7/17
Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2017
66. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *57.10 von Brawa*
- *03.10 von Minitrix*

Werkstatt:
- *Brauerei Weihenstephan*
- *Moderner Holztransport*

Der Interregio
Das vermeidbare Scheitern

Ein halbes Jahrhundert DGEG
Jubiläum in Bochum-Dahlhausen



75 Jahre Baureihe 52

Zwei Gesichter einer Lok

Im Krieg gebaut – im Frieden erfolgreich



Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler

EXKLUSIV
NUR BEI UNS



Diesellokomotive 210 457-8 in Orientrot

Roco

Fein detailliertes Modell, Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen. Plux22 Schnittstelle. Kupplungsaufnahme nach NEM 362. LED-Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd. Modell mit digital schaltbaren Soundfunktionen.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge	Digital	Sound	Auflage	Preis
73717 / 115 36 018	H0	IV NEM	=	188	digital	Sound	Auflage 300	€ 249,99
79717 / 115 36 026 o. Abb.	H0	IV NEM	~	188	digital	Sound	Auflage 200	€ 249,99



Elektrolokomotive BR 151, RBH

Roco

Elektrolokomotive der Baureihe 151 der privaten Bahngesellschaft RBH. Die Lokomotiven verkehren überwiegend im Kohle- und Güterverkehr.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge	Digital	Sound	Auflage	Preis
73436 / 115 64 062	H0	VI NEM	=	224			Auflage 200	€ 219,99
73437 / 115 64 071 o. Abb.	H0	VI NEM	=	224	digital	Sound	Auflage 100	€ 299,99
79437 / 115 64 089 o. Abb.	H0	VI NEM	~	224	digital	Sound	Auflage 100	€ 299,99

Erscheint Juli 2017



Selbstentladewagen, RBH

Roco

Selbstentladewagen der privaten Bahngesellschaft RBH. Passend zur E-Lok BR 151. Schacht NEM 362 mit KK-Kinematik.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge	Auflage	Preis
76150 / 115 64 097	H0	VI NEM	=	144	Auflage 2.400	€ 31,99



Selbstentladewagen Faccns der GATX

TILLIG BAHN

Dieser Wagentyp ist für nässeunempfindliche Güter konzipiert. Das private Bahnunternehmen GATX fährt in Ganzzügen mit diesem Wagentyp u.a. Grauwacke aus der Lausitz. (501554 mit anderer Betriebsnummer). Mit hochwertiger Kiesbeladung.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge	Auflage	Preis
501553 / 115 48 636	H0	VI NEM	=	147	Auflage 600	€ 49,99
501554 / 115 48 644	H0	VI NEM	=	147	Auflage 600	€ 49,99



Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15,
28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-1 06 17 07

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Modellbahnshop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106-9 97 89 17

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21 20 00

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543-30 29 064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



12 Produkt des Wahns

Die Eroberungssucht der Nationalsozialisten schuf die Baureihe 52. Doch letztendlich wurde mit ihr eine Basis für den Wiederaufbau Europas geschaffen.



Titel: H0-Modelle von Roco; Fotos: Andreas Bauer-Portner; Montage: Fabian Ziegler



42 Innovativ in die Ferne

Hindernisse prägten den Weg bis zur Präsentation der ersten Interregio-Wagen.



58 Tradition im Modell

Das Minitrix-Clubmodell bestimmt eine der Szenen rund um die Brauerei Weihenstephan.



78 Vorbildliche Abwechslung

Vielfältige Transportaufgaben bestimmen auch den Modellbetrieb rund um Lederhose.

ICE-UNFALL IN DORTMUND

Nichts ging mehr

□ Am Abend des 1. Mai herrschte Stillstand in Dortmund. Gegen 18.50 Uhr waren die letzten beiden Wagen des ICE 945 auf der Fahrt von Düsseldorf nach Berlin-Gesundbrunnen beim Überfahren einer Weichenstraße des Dortmunder Hauptbahnhofs aus bislang ungeklärter Ursache entgleist. Zwei Fahrgäste wurden verletzt. Die meisten Passagiere kamen jedoch mit dem Schrecken davon und konnten den Zug durch die vorderen fünf Waggons verlassen, die beim Stillstand des Zuges bereits den Bahnsteig erreicht hatten. Zug und Gleisbett wurden bei dem Unglück teils erheblich beschädigt, der Bahnverkehr auf einigen der wichtigsten Verbindungen Nordrhein-Westfalens kam auch wegen der nötigen Ermittlungsarbeit im Gleisvorfeld für Stunden komplett zum Erliegen. Ab 22 Uhr konnten wieder einzelne Züge über die Köln-Mindener Strecke die nördlichen Bahnsteiggleise des Hauptbahnhofs anfahren. Auch in den Folgetagen wurden noch viele Züge über andere Strecken umgeleitet, ab dem 4. Mai standen bis auf drei wieder alle weiteren Gleise zur Verfügung, eine Woche später konnte auch der Zugverkehr auf der Strecke Dortmund – Bochum wieder aufgenommen werden. Insgesamt wurden bei dem Unglück acht Weichen beschädigt, sechs davon mussten vollständig erneuert werden. Zudem war der Austausch von Gleisen auf einer Länge von rund 200 Metern nötig. Erst nach Abschluss aller Reparaturarbeiten am 24. Mai konnten die Gleisanlagen vollständig für den Betrieb freigegeben werden.



FOTOS: MARCUS HENSCHEL

Am Morgen des 2. Mai trafen zwei Kräne aus Leipzig und Wanne-Eickel ein, um die beiden entgleisten Wagen des verunglückten Zuges zu bergen. Die Arbeiten dauerten den ganzen Tag an.



FOTOS: MARCUS HENSCHEL

Zahlreiche Züge wurden über Güterzugstrecken umgeleitet, so kam es am 11. Mai 2017 bei Essen Kray Nord zu dieser Begegnung eines 101-bespannten Intercitys mit einer V 90.

■ Ludmilla-Doppel: Seit einigen Wochen fährt die Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (LEG) regelmäßig Kesselzüge, die meist von zwei Maschinen der BR 232 bespannt werden, vom Hafen Sand bei Straubing nach Bitterfeld. Dabei kommen meist die Loks 132 109, 232 238 oder 232 673 zum Einsatz, bei denen die Doppeltraktionssteuerung wieder in Betrieb genommen wurde, so dass beide Maschinen von der führenden Lok gesteuert werden können. Am 10. Mai 2017 waren 132 109 und 232 238 mit einem Leerzug von Bitterfeld nach Bayern unterwegs, die Fahrtroute führte über Zeitz und Gera nach Hof und weiter in Richtung Sand. In Leipzig-Knauthain zeigte sich der als DGS 90968 bezeichnete Zug im weichen Frühlingslicht.



FOTO: SASCHA DUWE


FOTO: HENNING GOTHE

Nur drei Tage vor der vorläufigen Einstellung des Zugbetriebs zeigte sich die Hectorrail-Lok 242 517 am 9. Mai 2017 mit Loc 1818 auf der Fahrt von Stuttgart nach Berlin-Lichtenberg bei Nörten-Hardenberg, nahe Göttingen.

LOCOMORE

Aus und vorbei?

☐ Noch in der Februar-Ausgabe berichtete der MEB über das Eisenbahn-Startup Locomore. Das mittels Crowd-Funding finanzierte Unternehmen war im November 2016 an den Start gegangen. Man wollte der DB AG-Fernverkehrssparte zunächst auf der Verbindung von Stuttgart nach Berlin Konkurrenz machen. Nun scheint es, als sei das ambitionierte Projekt bereits nach wenigen Monaten gescheitert: Am 11. Mai 2017 musste Locomore beim Amtsgericht Charlottenburg Insolvenz anmelden. Hieß es zunächst noch, der Betrieb werde bis auf Weiteres aufrecht erhalten, musste das Unternehmen bereits am 12. Mai seinen Zugbetrieb vorläufig einstellen. Eine Wiederaufnahme des Betriebs ist nur mit finanzieller Unterstützung eines Investors denkbar. Verhandlungen mit möglichen Interessenten laufen bereits, der Ausgang ist jedoch ungewiss. Fahrgästen, die auf die nun entfallenen Fahrten gebucht waren, wurden Kooperationsangebote mit dem Fernbusanbieter Flixbus sowie der Buchungsplattform fromatob.de offeriert. Bereits gebuchte Tickets können während des laufenden Insolvenzverfahrens nicht mehr storniert werden. Schlimmstenfalls sollten Fahrgäste ihre Ansprüche beim zuständigen Amtsgericht in Charlottenburg geltend machen.



FOTO: HENNING GOTHE

■ *Bereits im April konnte Alphatrains seine ersten bei Siemens bestellten Vectron-Lokomotiven in Empfang nehmen. Die Loks kommen bei TX Logistik zum Einsatz, jede Maschine trägt ein individuell gestaltetes Farbkleid. Am 11. Mai 2017 war die im Outdoor-Stil lackierte 193 555 mit der Aufschrift „Offroad" versehen vor einem ARS-Autozug unterwegs.*

DEN STIER AN DEN HÖRNERN PACKEN!


Stefan Alkofer

Im Krieg gebaut – im Frieden erfolgreich, lautet die Dachzeile der aktuellen Titelgeschichte über die Baureihe 52. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs diente ausgerechnet eine Nazi-Kriegslok dem Wiederaufbau in zahlreichen europäischen Ländern.

Die 52 stand, nur ein gutes Jahrzehnt nach dem Ende des Schreckens, noch im Dienst, als sich weitsichtige Politiker in Italiens Hauptstadt trafen. Am 25. März 1957 unterzeichneten sie die sogenannten Römischen Verträge: die Geburtsstunde der Europäischen Union. Anfangs nur eine Wirtschaftsunion, ist die EU längst eine Wertegemeinschaft.

Auch wenn diese Union bei vielen Mitbürgern keinen euphorischen Jubel mehr auslöst, so sichert sie doch unseren Wohlstand und ist vor allem der wichtigste Garant für den Frieden.

Die schöne Königstochter Europa packte der Sage nach den als Stier erschienenen Zeus furchtlos an den Hörnern. Ich wünsche mir, dass sich ein einiges Europa endlich ein Beispiel an seiner Patronin nimmt, um unseren Kontinent sowie den Rest der Welt in eine gerechte und sichere Zukunft zu lenken.

Wir würdigen im MODELLEISENBAHNER die historischen Unterschriften in Rom vor sechs Jahrzehnten mit einer neuen Serie und blicken in loser Folge auf die aktuelle Situation der Eisenbahnen in den einzelnen Mitgliedsstaaten der Union. Den Anfang macht unser Nachbar Belgien, dessen Hauptstadt das Herz Europas verkörpert.



FOTO: ARMIN SCHMUTZ

Das berühmte Depot Erstfeld wurde nun von SBB Historic und ihrer wertvollen Fahrzeugsammlung bezogen. Einen besseren Ausstellungsort können sich die Museumsbahner kaum wünschen.

SBB HISTORIC

Jahrespressekonferenz

☐ 2016 war für SBB Historic ein vielfältiges, ereignisreiches Jahr, welches die Stiftung auch finanziell forderte. Einerseits verursachen wachsende Archive und Sammlungen steigende Aufwendungen. Andererseits muss SBB Historic mit einem schrumpfenden Budget auskommen. Sparmaßnahmen werden unumgänglich. Geplante Projekte müssen zurückgestellt werden. Der Fahrzeugunterhalt wird neu ausgerichtet, der Unterhalt an Fahrzeugen, die 2017 nicht für Einsätze vorgesehen sind, wird ausgesetzt. 2016 wurde der exklusive „Gönnerclub RAe TEE II 1053" gegründet, zwecks Finanzierung des Zugsicherungssystems ETCS Level 2 für den renommierten „Trans Europe Express". Die Schwedenreise nach Gävle der Ce 6/8 III 14305 Krokodil im Jahr 2015 war zwar ein voller Publikumserfolg, ging aber hart in die Knochen der Veteranin. Die Maschine ist immer noch im Dampflokwerk in Meiningen und wird dort einer Laufwerk-Revision unterzogen, wobei ein Teil der Arbeiten durch Mitarbeitende von SBB Historic durchgeführt wird. Eine weitere Optimierung bedeutet der Umzug des in Winterthur durch SBB Historic betreuten technischen Archivs der ehemaligen Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM nach Windisch. Auf der Gotthard-Bergstrecke herrscht seit der Eröffnung des Basistunnels außer dem stündlichen „RegioExpress" meistens große Stille. SBB Historic plant sechs öffentliche Fahrten auf der Bergstrecke mit historischem Rollmaterial. SBB Cargo hat sich aus dem Depot Erstfeld verabschiedet. Den Platz füllt nun SBB Historic mit einer ansehnlichen Fahrzeugsammlung. Am 7. Mai 2017 wurde diese neu eröffnet (www.tunnel-erlebnis.ch). Auf den 1. Oktober 2017 wird Stefan Andermatt, derzeit Geschäftseinheitsleiter Instandhaltung der Region Mitte bei SBB Infrastruktur, die Geschäftsleitung von Walter Hofstetter übernehmen, der auf dieses Datum hin in den Ruhestand tritt.



FOTO: STEPHAN LEICHSENRING

■ *Am 17. Mai 2017 brachte ein Oberleitungsschaden zwischen Starnberg und Tutzing den Verkehr auf der oberbayerischen Werdenfelsbahn zum Erliegen. Zahlreiche Triebzüge der Baureihen 442 und 423 blieben mit beschädigten Stromabnehmern liegen. Am 18. Mai fand die Bergung der fahruntauglichen Triebzüge statt, dabei wurden zweimal fünf Triebzüge an eine Schlepplok der Baureihe 111 angehängt.*

ZWISCHENHALT

■ **Reaktivierung der Ilmebahn** beschlossen: Am 19. Mai 2017 wurde ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet. Die rund vier Kilometer lange Stichstrecke soll ab Dezember 2017 das Zentrum von Einbeck mit dem Bahnhof Einbeck-Salzderhelden an der Hauptbahn Hannover – Göttingen verbinden.

■ **Die DB Netz AG** hat am 18. Mai 2017 ihr neues Lehrstellwerk am Duisburger Hauptbahnhof eröffnet. Bis Mitte 2018 plant der Konzern bundesweit insgesamt sieben neue Schulungsanlagen zur Qualifizierung von Leit- und Sicherungstechnikern.

■ **Die Übernahme von Škoda Transportation** durch die chinesische Firma CRRC steht bevor. Bereits im Juli soll der Kaufvertrag auf dem tschechisch-chinesischen Handelsforum in Prag unterzeichnet werden.

■ **Die Strecke München – Freilassung** wird zwischen Mühldorf und Tüßling zweigleisig. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gab am 22. Mai 2017 grünes Licht für den Ausbau. Bislang mussten sich auf rund elf Kilometern Streckenlänge bis zu 140 Züge am Tag ein Gleis teilen.

■ **Siemens Mobility** kann einen Großauftrag verbuchen. Der Nahverkehrsanbieter Sound Transit aus dem US-Bundesstaat Washington stockt seine bestehende Bestellung von September 2016 um 30 auf insgesamt 152 Straßenbahnzüge des Typs S70 auf. Auslieferungen sollen ab 2019 erfolgen.



FOTO: MARTIN MORKOWSKY

Wenige Tage nach ihrem Rollout zeigte sich die 101 112 am 13. Mai 2017 in ihrer neuen Rheingold-Livree bei Köln Porz (Rhein). Am Haken hatte sie den IC 119 nach Innsbruck Hbf.

DB FERNVERKEHR

101 im Rheingold-Look

☐ Seit Anfang Mai 2017 ist 101 112 in einem extravaganten neuen Look unterwegs. Die Maschine wurde in Anlehnung an die Farbgebung des Rheingold-Zuges aus den 1960er-Jahren in Kobaltblau und Beige mit goldenem Rheingold-Schriftzug und Bundesbahn-Keksen foliert. Sponsor ist die Modellbahn-Händlervereinigung Wilde 13, woraus sich schließen (oder hoffen) lässt, dass alsbald entsprechende Sondermodelle auf den Markt kommen werden.



FOTO: HELGE SCHOLZ

■ *11. Mai 2017: Erste Dampflokfahrt nach Kurort Kipsdorf nach der Flut im August 2002 anlässlich des Betriebsleitertreffens von Schmalspur-, Park- und Museumsbahnen. Der Streckenabschnitt Dippoldiswalde–Kurort Kipsdorf ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht offiziell eröffnet. Es handelte sich also um eine Sonderfahrt auf dem Baugleis. 99 1774 passiert im Bild die Brücke vor der Station Obercarsdorf. Der Brückenträger über die Rote Weißeritz kann im Gefahrenfall zur Erhöhung des Durchflussquerschnittes mit Winden um 80 Zentimeter angehoben und auf Distanzklötzen abgelegt werden. Dies wird dann vom THW ausgeführt, was am 23. Januar im Rahmen einer Übung zum ersten Mal praktiziert wurde. An mehreren Halten wurden den Gästen von der SDG die Bauobjekte, wie beispielsweise diese Brückenkonstruktion, näher erläutert.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: SASCHA DUWE

☐ Mit dem Abschluss der äußerlichen Aufarbeitung des 1.-Klasse-Wagens 56 80 19-40 153-4 in Delitzsch kommt das Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V. der Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs einen großen Schritt näher. Der Wagen erstrahlt frisch lackiert in den Farben der einstigen DR-Vorzeigezüge. Zur Leipziger Museumsnacht konnte die Öffentlichkeit das Schmuckstück erstmals bestaunen, nach abschließenden Arbeiten an Bremsanlage und Fußboden soll der Wagen noch in diesem Jahr zu seinem ersten Einsatz in einem Sonderzug kommen. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die Züge hießen, die in dieser markanten Lackierung verkehrten?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „ADtranz“. Gewonnen haben: Dorn, Dieter, 90480 Nürnberg; Kupferschmidt, Andreas, 45279 Essen; Hinsche, Wolf-Holger, 73733 Esslingen (Neckar); Sobiella, Nikolas, 30938 Burgwedel; Bohn, Jürgen, 58511 Lüdenscheid; Weinert, Hans-Joachim, 67742 Heinzenhausen; Reinisch, Berthold, 02681 Schirgiswalde-Kirschau; Ruhnau, Ralf, 54528 Salmtal; Arends, Christoph, 70563 Stuttgart; Oertel, Eric, 04103 Leipzig; Stegelmann, Reiner, 44629 Herne; Zentner, Peter, 53757 Sankt Augustin; Bruhn, Christian, 22307 Hamburg; Grebing, Stefan, 35114 Mohnhausen; Pasler, Helmut, 99518 Bad Sulza; Meyer, Jörg, 17493 Greifswald; Thorns, Jochen, 70794 Filderstadt; Lautsch, Michael, 02906 Niesky; Albrechtsen, Ulf, 21039 Hamburg; Borowski, Michael, 44795 Bochum

KULTUREINRICHTUNG BAHNBETRIEBSWERK WOLSZTYN

Plandampf in Polen



FOTOS: FRANK HEILMANN

Die Lok Ol 49-59 des Bw Wolsztyn (Baujahr 1953) mit einem Personenzug zwischen Poznan und Wolsztyn nahe Rostarzewo. Die Lok kommt im Wechsel mit Pt 47-65 (Baujahr 1949) zum Einsatz.

☐ Nach der Unterzeichnung des Vertrages zur Gründung der Kultureinrichtung Bahnbetriebswerk Wolsztyn am 26. Juni 2016 wurde am 15. Mai 2017 der planmäßige Dampfbetrieb zwischen Wolsztyn und Leszno sowie Wolsztyn und Poznan wieder aufgenommen. Von Montag bis Freitag stehen zwei Zugpaare nach Leszno und samstags zwei Zugpaare nach Poznan und retour auf dem Programm. Dem Bw Wolsztyn stehen für diese Zugleistungen derzeit zwei betriebsfähige Dampflokomotiven der beiden polnischen Nachkriegsbaureihen Pt 47 (1'D1') und Ol 49 (1'C1') zur Verfügung.



Die Lok 499.085 passiert mit ihrem Retro-Express am 1. Mai 2017 in voller Fahrt den Haltepunkt Cerhenice zwischen Praha (Prag) und Kolín.

FOTO: MICHAL MÁLEK

OSTRAVA-EXPRESS

Reisen wie im Sozialismus

☐ Renaissance einer Legende: Einst war der Ostrava-Express ein Vorzeigezug der ehemaligen ČSD. Ab dem 6. Mai 1946 verband dieser auch als Blitzzug bekannte Zug Prag und Ostrava. Die Fahrzeit zwischen beiden Städten betrug zirka fünf Stunden, gefahren wurde anfangs mit dem Ex-SVT 137, der bei der ehemaligen ČSD unter der Baureihenbezeichnung M 297.0 geführt wurde. Die schnelle Verbindung zwischen beiden Städten war auch für Parteikader attraktiv. Mit seinen zahlreichen 1.-Klasse-Wagen ähnelte der Zug dem Städte-Express der DR. Nun lässt die ČD den Ostrava-Express gleich bei mehreren Sonderfahrten wieder aufleben. Der Startschusss fiel bereits am 1. Mai. Am Haken der Museums-E-Lok E 499.085 hing eine stilechte Garnitur aus UIC-Y-Wagen im Erscheinungsbild der 1970er- und 1980er-Jahre. Auch an Bord herrschte Nostalgie pur: Sogar das Angebot im Speisewagen orientierte sich am historischen Vorbild. Weitere Fahrtermine: 13. Juni, 23. September und 28. Oktober 2017.

■ *Die DB AG will sich von dem seit 1975 in Hoyerswerda als technisches Denkmal aufgestellten Triebwagen 173 001 trennen. Noch bis zum 30. Juni können Angebote in der Verkaufsabteilung des Unternehmens in Hannover eingereicht werden. Dann entscheidet sich, wer für den schon arg geschundenen, 1964 gebauten Prototyp der vierachsigen DR-Leichtbautriebwagen den Zuschlag erhält.*



FOTO: ANDRÉ MARKS



FOTO: TOBIAS RÜTHER

■ *Das EVU Raildox aus Erfurt hat mit 264 002 eine Diesellok der Bauart Voith Maxima übernommen. Die Lok trägt die typischen Unternehmensfarben Blau und Orange. Nachdem die Lok am 14. Mai 2017 einen Silozug in den Hafen von Hamm (Westfalen) gebracht hatte, fuhr sie Lz wieder zurück in den Hauptbahnhof und wurde dort abgestellt.*



FOTO: BERND KELLER

Die Neubaustrecke „Umfahrung Schwarzkopftunnel" geht mit großen Schritten der Vollendung entgegen: Ende April 2017 befuhr der erste Gleismesszug den rund acht Kilometer langen neuen Streckenabschnitt zwischen Laufach und Heigenbrücken. Ab 19. Juni 2017 wird die bisherige Spessartrampe außer Dienst gehen und durch diese flachere Strecke ersetzt.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Nach ihrer HU mit Datum 12. Mai 2017 hat 140 797 der Firma Schweerbau eine Neulackierung in den Farben Grau und Gelb erhalten. Für die gelben Front-Lätzchen stand offensichtlich das orientrote Farbschema der DB Pate. Am 16. Mai präsentierte die Lok ihr neues Farbkleid in der Nähe von Graben (Lechfeld).



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Im S-Bahn-Werk in Berlin-Schöneweide wird 485 019 als erster Zug dieser Baureihe zum Zuverlässigkeits-Check an den hierfür vorgesehenen Hallenplatz gesetzt.

S-BAHN BERLIN

Noch ein paar Jahre

Neue S-Bahn-Züge der Baureihe 483 für die Ringbahn sind bereits bestellt – eingesetzt werden die ersten Exemplare mit Beginn des Jahres 2021. Damit bis dahin alles rund läuft, bekommen die S-Bahn-Baureihen 480 und 485 einen umfassenden Zuverlässigkeits-Check. Ein „50-Maßnahmen-Paket" macht die rot-gelben Klassiker fit für ihren weiteren Einsatz bis zum Jahr 2023. Über einen Zeitraum von vier Jahren werden rund 150 Millionen Euro in die Ertüchtigung von 70 Viertelzügen der Baureihe 480 und 80 Viertelzügen der Baureihe 485 investiert. Die Arbeiten finden weitgehend im S-bahn-eigenen Werk für schwere Instandhaltung in Berlin-Schöneweide statt. Mit der Umrüstung der letzten Streckenabschnitte von der mechanischen Fahrsperre auf das neue elektronische Zugsicherungssystem S-Bahn Berlin (ZBS) endet die Einsatzzeit der letzten Altbaufahrzeuge der Baureihen 480 und 485 spätestens 2023.



Tulpenpracht in Holland: Im Frühling blühen die Tulpen entlang der Museumsstrecke Hoorn–Medemblik in den Niederlanden. Viele Touristen nutzen eine Fahrt mit der Museumstoomtram, um sich auf angenehme Weise dieser Blütenpracht zu nähern. Am 29. April 2017 fährt Dampflok NS 7742 „Bello" mit ihrem Museumszug an einem schönen Tulpenfeld bei Twisk vorbei. Die 1914 gebaute „Bello" ist die letzte erhaltene NS-Dampflokomotive der Gattung 7700.

FOTO: PETER MEURS

ZEITREISE

Von Akku-Fahrzeugen zu Dieseltriebwagen mit AdBlue



FOTO: DIPL.-ING. HERBERT STEMMLER

An der Steckdose hängen die beiden Akku-Triebwagen der Baureihe 515, die sich hinter den beiden Steuerwagen verstecken.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Inzwischen liegt nur noch das Streckengleis. Ein 622 von Eiswoog wird aufgrund der Verspätung bereits heiß in Grünstadt erwartet.

Die großen Autobauer in Deutschland haben den Einstieg in die Elektromobilität schlichtweg verschlafen, während die Deutsche Bundesbahn bereits in den 1960er-Jahren umweltfreundliche Akku-Triebwagen für Strecken ohne Oberleitung in ihrem Bestand hatte. Bis 1995 gab es noch Einsätze der zuletzt auf der Nokia-Bahn im Ruhrgebiet eingesetzten Fahrzeuge. In Grünstadt (Pfalz) wo unsere beiden Aufnahmen entstanden, war die Akku-Zeit allerdings bereits im Herbst 1989 zu Ende. Moderne Dieseltriebwagen der Baureihe 628 lösten die Elektrofahrzeuge ab. Doch 2017 sind auch sie längst abgestellt. 2012 gewann DB Regio das Los 1 der Ausschreibung „Dieselnetz-Südwest", das die Linien Worms – Bensheim, Fürth – Weinheim, Worms – Biblis, Bingen – Alzey – Worms, Eiswoog – Ramsen – Grünstadt – Frankenthal und Neustadt – Bad Dürkheim – Freinsheim – Grünstadt – Monsheim umfasst. Seit Dezember 2015 verkehren dort Lint-Triebwagen, die ebenso wie heutige Lkw neben Diesel auch AdBlue (Harnstoff) benötigen. Mit dem Abzug der Akku-Triebwagen verschwanden auch die Abstellgleise und ebenso die Ladestation. Der markante Wohnblock im Hintergrund hingegen ist bis heute erhalten. Von den Balkonen hat man einen tollen Ausblick auf den Bahnhof Grünstadt im Rücken des Fotografen.

Der Nachschub war gesichert



Rangierbahnhof Seddin, 7. Juli 1943: Mit einem immensen Aufwand wird für die Wochenschau-Propaganda der Nationalsozialisten eine Kriegslokparade aus 51 Loks der Baureihe 52 inszeniert, die höchste je erzielte Tagesproduktionsrate aller „großdeutschen" Lokfabriken.

Im Krieg gebaut – im Frieden erfolgreich

Die Baureihe 52 ist die mit Abstand meistgebaute deutsche Dampflokomotive, ein Produkt des Eroberungswahns der Nationalsozialisten. Unbewusst wurde mit ihr eine Basis für den Wiederaufbau geschaffen.



FOTO: WILLI RUGE, ARCHIV ULLSTEIN

Der Zweite Weltkrieg zählt unzweifelhaft zu einem der dunkelsten Kapitel der deutschen Geschichte. Dies gilt insbesondere auch für die Eisenbahnhistorie. Denn die Deutsche Reichsbahn trug wie keine andere Organisation des Dritten Reiches maßgeblich dazu bei, dass die Eroberungskriege der Wehrmacht in jenem verheerenden Maße stattfinden konnten.

„Räder müssen rollen für den Sieg", das war die seit 1942 an allen Bahnhöfen und auf vielen Lokomotiven angeschriebene Propaganda-Parole, um die Reichsbahner an ihre Rolle als Sicherer des Nachschubs für die Front zu erinnern. Der Spruch stammt von Albert Ganzenmüller, einem leitenden Beamten der Reichsbahn und glühenden Hitler-Anhänger. Dieser setzte die Vorgaben der Nazis für die Reichsbahn energisch in die Tat um. Es galt, die Transportkette an die Front selbst bei widrigsten Bedingungen nicht abreißen zu lassen.

Doch in einem Punkt gab es Probleme: Die deutsche Lokomotivindustrie war selbst drei Jahre nach Kriegsbeginn nicht in der Lage, den Bedarf an leichten und dennoch zugkräftigen Güterzug-Dampflokomotiven zu decken. Zwar gab es mit der Baureihe 50 bereits eine Maschine, die für den gedachten Einsatzzweck geeignet erschien. Ihre Konstruktion erwies sich jedoch bald als zu aufwendig und zu teuer, zudem dauerte ihr Bau in klassischer Manier viel zu lange. Für die Nazis besonders ärgerlich war der Umstand, dass die Reichsbahn selbst in Zeiten, als der Krieg sich zuzuspitzen begann, den Herstellern noch munter zu Friedenszeiten bestellte Lokomotiven abnahm.

Das Regime machte daher „kurzen Prozess": Die Reichsbahn musste ihre Verantwortung für die Lokomotivbeschaffung an das Rüstungsministerium übertragen. Dieses wurde von niemand geringerem als Albert Speer geleitet, dem bis heute vielfach verklärten Lieblings-Architekten Hitlers, der auch als Rüstungsmanager aus Sicht des „Führers" eine gute Figur machte. Unter Speers Ägide wurde noch 1942 der sogenannte Hauptausschuss Schienenfahrzeuge (HAS) ins Leben gerufen, um die Fahrzeugbeschaffung für die Eisenbahn zentralisieren zu können. Zu den Mitgliedern des HAS gehörten: Speer als Vorsitzender, der ehemalige DEMAG-Direktor Gerhard Degenkolb sowie Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller, welcher jedoch schon bald keinen großen Einfluss mehr ausüben sollte. Es war Degenkolb, der die deutschen Lokfabriken zur Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivhersteller (GGL) zusammenschließen ließ.

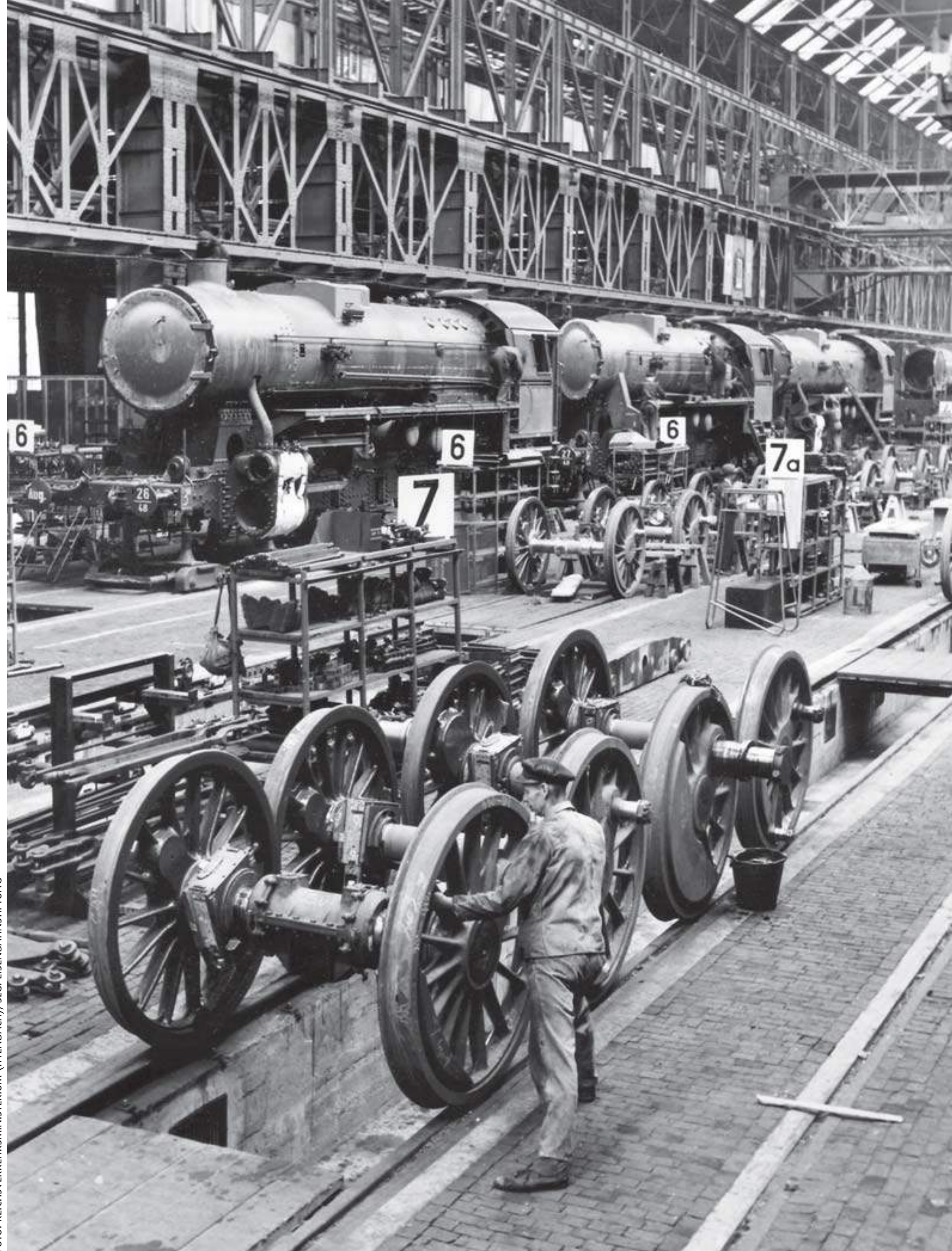


FOTO: REICHSVERKEHRSMINISTERIUM (ITTENBACH), SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Im August des vierten Kriegsjahres 1943 – die Wehrmacht hat bereits entscheidende Niederlagen erlitten – läuft die Fertigung der Baureihe 52 bei der BMAG in Berlin auf Hochtouren.

Die Baureihe 52 als Kind eines Rüstungsprojekts

Der GGL gehörten nicht weniger als 14 Lokomotivbauer an, darunter etliche Betriebe in den von den Deutschen während des Kriegsverlaufs besetzten Gebieten. Der HAS beauftragte den aufstrebenden Lokomotivbau-Ingenieur Friedrich Witte, eine brauchbare Kriegslok zu konzipieren.

Witte setzte richtigerweise bei der Baureihe 50 an. Sie war zu jener Zeit noch eine recht junge Konstruktion, 1939 hatte die erste Maschine die Werkshallen von Henschel verlassen. Ihre geringe Achslast von nur 15 Tonnen, gepaart mit einer vergleichsweise hohen Leistung von 1600 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde, kam dem geplanten Einsatzprogramm mehr als entgegen. Diese Parameter musste folglich auch eine derart gestaltete Kriegslok erfüllen können.

Die 50 bildete daher die Ausgangsbasis für die neue Baureihe 52. Ihr einziges Manko bestand aber im hohen Fertigungsaufwand, da sie, wie alle Einheitsloks, eine vollwertige und mit allen bekannten Finessen versehene Konstruktion war.

Genau dort setzte Friedrich Witte an: Er überlegte, was zum Betrieb einer Dampflok unbedingt notwendig war. Jeder Zusatz, jedes Extra wurde weggelassen. Das sparte Gewicht und beschleunigte die Fertigung. Es gab keine Speisepumpe, nur Injektoren, selbst auf den Vorwärmer wurde verzichtet. Die Achslagerstellkeile entfielen ebenso, das Gestänge wurde aus Walzprofilen hergestellt und die im Gesenk geschmiedeten Stangenköpfe lediglich angeschweißt. Den Zylindern mussten einfache Kolbenschieber ohne integrierten Druckausgleich genügen. Selbst auf dem Führerstand fand sich neben Probierhähnen nur ein Wasserstandsanzeiger.

An der 52 entfällt alles, was nicht notwendig ist

Der ganz entscheidende Unterschied zur 50 aber war der Rahmen. Statt eines aufwendig gefrästen und genieteten Barrenrahmens kam nur ein aus autogen ausgeschnittenen Teilen verschweißter und verschraubter Blechrahmen zur Anwendung. Das alles senkte die Bauzeit rapide.

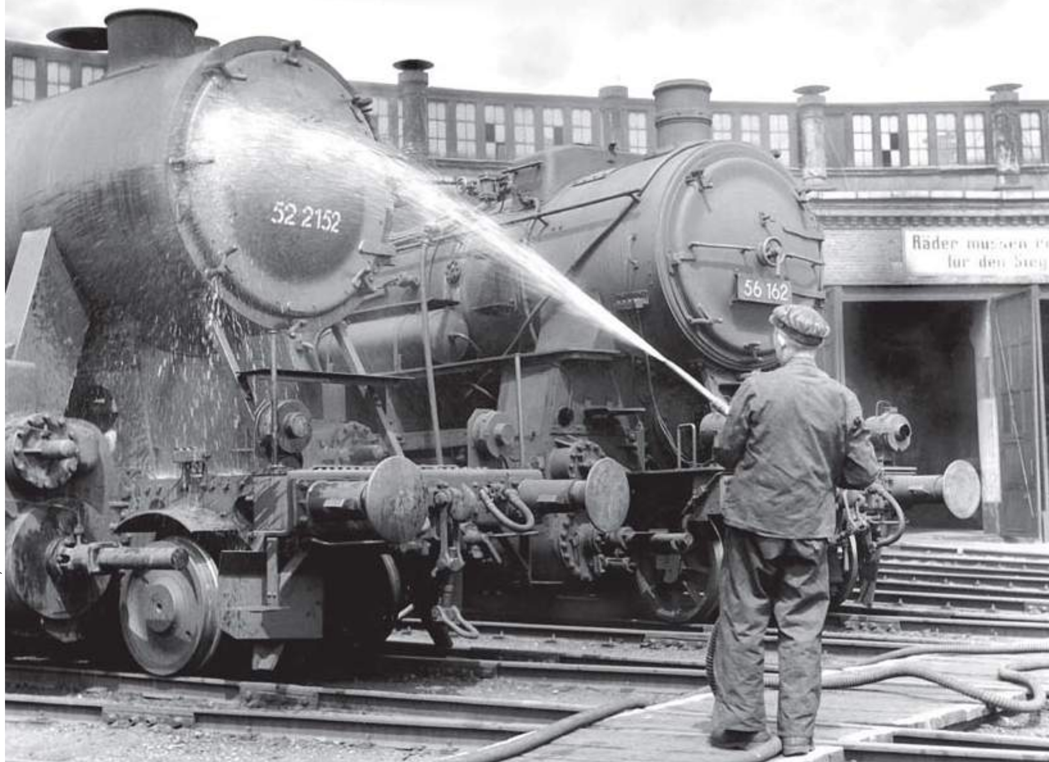


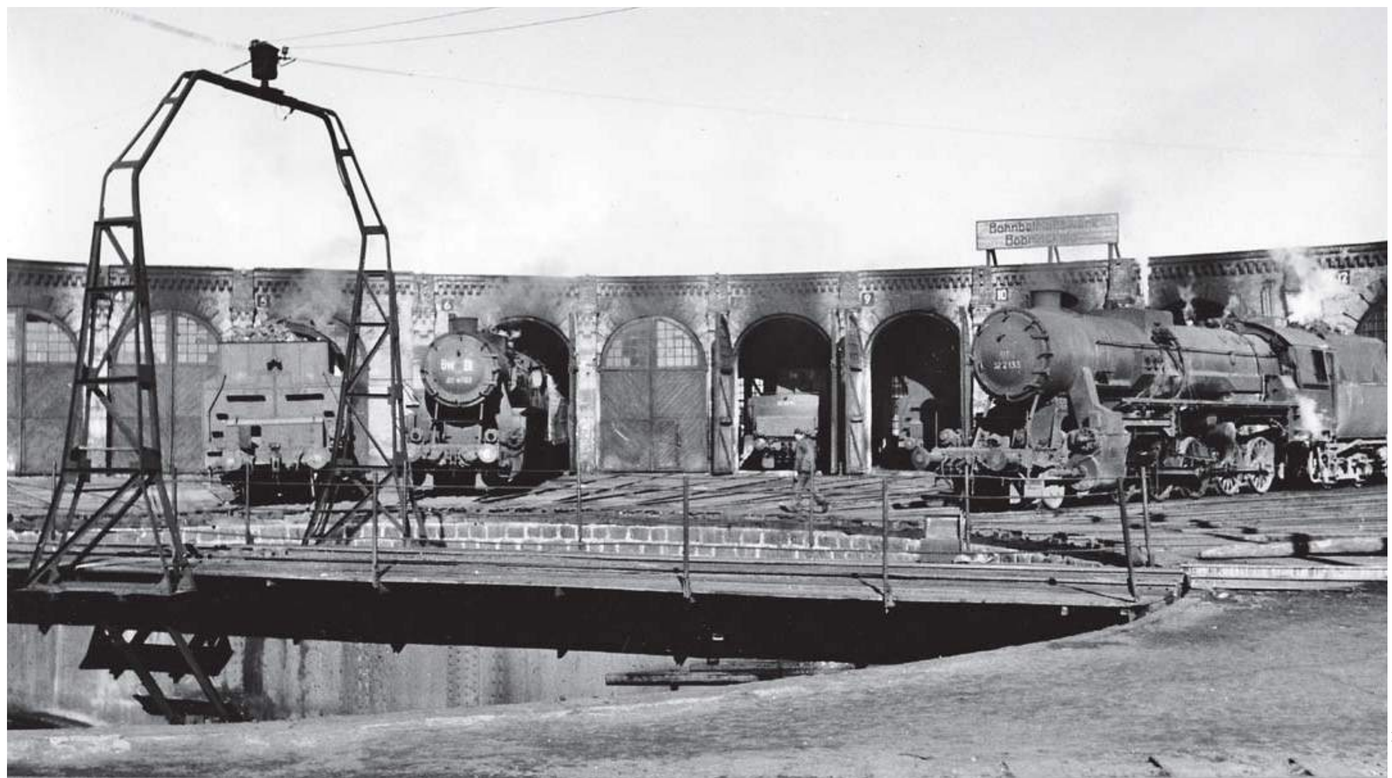
FOTO: REICHSVERKEHRSMINISTERIUM, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Neben der nagelneuen 52 2152 sieht 56 162, eine ehemalige preußische G 8.3, im Bw Berlin-Pankow des Jahres 1942 ziemlich alt aus. Am Schuppen: die obligatorische Durchhalte-Parole.

Dennoch war die 52 keine technisch rückständige, sondern gerade wegen ihrer rationalen Einfachheit eine moderne Konstruktion. Ihr schlichtes, fast schon wieder elegantes Design nahm in gewisser Weise das Aussehen der DB-Neubaudampfloks vorweg, die später ebenfalls von Friedrich Witte geschaffen wurden. Dazu trugen auch die kleinen Windleitbleche bei, welche die 52 erhalten hatte, nachdem sich der Verzicht auf diese Bauteile durch eine zu schlechte Streckensicht gerächt hatte.

Ein Sinnbild für die gesamte Baureihe 52: Während die im ukrainischen Dolynska stationierte 52 5548 bei einem Partisanenangriff stark beschädigt und vom Gleis genommen wurde, steht mit 52 2263 schon der gleichwertige Ersatz bereit. Die Aufnahme entstand im Oktober 1943.

FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Im Südosten der ukrainischen Stadt Smila befindet sich bis heute das Bw Bobrinskaya. 1943 war es von der Baureihe 52 okkupiert.



Die Aufschrift „Bw Pom“ steht für das Bahnbetriebswerk Pomitschna südlich von Kiew. Wehrmachtsoldaten belagerten dort die Lok.

In einem Punkt war die Baureihe 52 den Einheitslokomotiven der Reichsbahn sogar einen Schritt voraus: Wegen der im Winter zu erwartenden bitteren Kälte in Osteuropa erhielten alle Maschinen ein vollständig geschlossenes Führerhaus, Während der langen Fahrten konnte sich die Lokmannschaft auf einem fest installierten Sitzplatz bei aller kriegsbedingten Anstrengung ein wenig zurücklehnen. Die vom Personal bald „Norwegerführerhaus“ genannte Neuerung sollte Schule machen.

Konsequente Umstellung auf Massenfertigung

Der Bau der Reihe 52 begann noch im Sommer des Jahres 1942. Da es in den Lokfabriken bereits fertige Barrenrahmen der 50 gab, setzte man diese kurzerhand unter einen Kessel der Baureihe 52. So entstanden die sogenannten Übergangs-Kriegsloks der Baureihe „50 ÜK“. Doch schon kurze Zeit später waren alle in der GGL zusammengefassten Hersteller in ihren Arbeitsabläufen auf fließbandartige Massenfertigung umgestellt. Dies war für das Unterfangen „KDL 1“, Kriegsdampflokomotive 1, wie die 52 intern genannt wurde, unbedingt notwendig. Am 12. September 1942 wurde die erste 52 ausgeliefert.

52 001 fuhr daraufhin, auf der Rauchkammertür mit einem Hakenkreuz verunziert, als „Propagandabotschafterin“ für die neuen Kriegslokomotiven im gesamten Reichsgebiet umher. Neben der neuartig aussehenden Lok erregte auch ihr Wannentender Aufsehen, ebenfalls eine vollständig geschweißte und zudem materialsparend selbsttragend ausgeführte Konstruktion. Als Alternative konnte die 52 auch mit einem sogenannten Steifrahmentender gekuppelt werden, den die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf in Eigenregie entwickelt hatte.

Schon kurz nach Ablieferung der ersten Maschine umfasste die Tagesproduktion der Baureihe 52 über zwei Dutzend Exemplare. Die Umstellung auf moderne Fertigungsmethoden, gepaart mit der einfachen Bauweise, hatte sich also bezahlt gemacht. Zur Jahresmitte 1943 erreichte die Produktion mit gut 50 Loks pro Tag ihren Höhepunkt. Die Nazis nahmen dies als Anlass, im Rangierbahnhof Seddin eine Propagandaveranstaltung für die Kameras der Wochenschau zu veranstalten. Dabei setzten sich 51 Loks der Baureihe 52 gleichzeitig in Bewegung, um ein eindrucksvolles Bild der Geschlossenheit und letztlich auch der Leistungsfähigkeit des Kriegslokprogramms zu demonstrieren.



FOTOS (3): CARL BELLINGRODT, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Für die Eroberung des Ostens wurden während des Krieges sogar eigens Kondenslokomotiven der Baureihe 52 beschafft, immerhin 178 an der Zahl. Lok 52 1953, die sich am 23. Juli 1949 im Bw Osnabrück zeigte, war allerdings eine Nachkriegslieferung.

sei, schon die erstgenannte Zahl reicht völlig aus, um der Baureihe 52 den Titel der meistgebauten deutschen Dampflok verleihen zu können. Sie löste damit die in rund 5000 Exemplaren an die Preußische Staatsbahn gelieferte G 8.1 ab – allerdings wurde deren Stückzahl erst über einen Zeitraum von einem Jahrzehnt und nicht innerhalb von gerade einmal drei Jahren erreicht. Im weltweiten Vergleich wurde die 52 wohl nur noch von der russischen Dampflok-Reihe E übertroffen.

Die Parade von Seddin markierte jedoch einen unfreiwilligen Wendepunkt: Nach den verheerenden Niederlagen der Wehrmacht verkündete Albert Speer bereits vier Tage vor dem Ereignis, am 3. Juli 1943, die Drosselung der Kriegslok-Fertigung zugunsten der Panzerproduktion.

In nur drei Jahren zur meistgebauten Dampflok

Der Bau der 52 lief zwar noch bis zum Ende des Krieges weiter, jedoch in spürbar geringerem Umfang. Wie viele Lokomotiven der Baureihe 52 letztendlich von 1942 bis 1945 gebaut wurden, ist bis heute nicht klar und dürfte angesichts der schwierigen Quellenlage auch kaum noch zu ermitteln sein. Besonders im letzten Kriegsjahr war das Chaos aufgrund der immens gestiegenen Bedrohungslage durch alliierte Luftangriffe in den Werkshallen und Planungsbüros der Lokomotivfabriken schon so groß, dass sich niemand mehr um eine genaue Dokumentation kümmerte. Zudem gingen durch die Kriegseinwirkungen zahlreiche Unterlagen unwiederbringlich verloren. Die Zahl von mindestens 6000 gebauten Lokomotiven gilt jedoch als gesichert. Manche Eisenbahnhistoriker gehen sogar von bis zu 7000 Loks aus. Wie dem auch



52 128 entstand 1948 bei Henschel, also ebenfalls erst nach dem Krieg. Nach wenigen Messzugeinsätzen wurde die Lok bereits am 18. Oktober 1954 ausgemustert.

Über den Verbleib der Baureihe 52 nach dem Krieg gibt es widersprüchliche Angaben. Im Bereich der späteren DR zählte man zirka 1500 Exemplare, bei der DB etwa halb so viele. Bei der Baureihe 50 war das Verteilungsverhältnis genau umgekehrt. Dies lag daran, dass höherwertige



In Minden wurde 52 679 der Deutschen Bundesbahn zu Beginn der 1950er-Jahre mit einem Güterzug angetroffen. Die Maschine trägt den charakteristischen Heinl-Mischvorwärmer auf der Rauchkammer.



FOTO: HERBERT SCHAMBACH, SLG. ULRICH BUDDE

52 138 mit Henschel-Dreitrommel-Mischvorwärmer war eine der letzten 52 der Bundesbahn. Am 26. September 1959 passiert sie den Hauptbahnhof von Essen.



FOTO: SAMMLUNG ALBRECHT

„Friede, Freude, Eierkuchen“ dagegen für die Baureihe 52 bei der Reichsbahn in der DDR. Die früheren Kriegsloks fahren nun für „Frieden und Sozialismus“. Mit ihrer Tenderaufschrift propagiert 52 1516 die Weltfestspiele der Jugend und Studenten des Jahres 1951 in Ost-Berlin.

Die DR versah einige Loks der Baureihe 52 mit einem Giesl-Ejektor. Mit diesem, in Verkennung der Effizienzverbesserung von einigen Reichsbahnern abfällig „Quetschesse“ genannten Fächerdüsen-Schornstein wurde 52 1616 anno 1972 vor der imposanten Bekohlungsanlage des Bw Leipzig-Engelsdorf angetroffen.

FOTO: SAMMLUNG ALBRECHT



FOTOS (2): SAMMLUNG ALBRECHT

52 3717 endete wie so manche 52 in West und Ost als Heizlok. Ende der 1960er-Jahre wird sie per Culemeyer auf das Gelände der Schultheiss-Brauerei in Berlin-Niederschöneweide gezogen.



Mit ihrem Steifrahmentender und einem Oberflächenvorwärmer war 52 2011 selbst bei der DR eine eher rare Version der 52.

Loks (als solche galten die der Baureihe 50, nicht die der 52) vor Kriegsende in den Westen und somit vor der Roten Armee in Sicherheit gebracht wurden. Nichtsdestotrotz ließen sich auch die in den Besatzungszonen der Westalliierten liegenden Reichsbahndirektionen nicht davon abhalten, aus den zahlreich vorhandenen Bauteilen der 52 noch etliche Maschinen fertigbauen zu lassen. Die junge Bundesbahn sah die Loks der Baureihe 52 jedoch schon bald als überflüssig an. Viele DB-52 erlebten die zweite Hälfte der 1950er-Jahre nicht mehr, nur ihre Kessel existierten weiter: Da die Dampferzeuger der Baureihe 50 aus nicht alterungsbeständigem Stahl bestanden, erhielten viele dieser Loks den Kessel einer ausgemusterten 52.

Die Baureihe 52 wurde ein begehrtes Zugpferd der DR

Die DB probierte noch an einigen Maschinen neue Speisewasser-Vorwärmsysteme aus. Die derart modifizierten Loks konnten sich noch bis 1962 halten.

Ganz anders war die Lage in Sachen 52 dagegen bei der unter gleichem Namen weitergeführten Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone, der späteren DDR: Dort konnte man, wie in vielen Ländern Europas, nicht so leicht auf eine solch moderne und leistungsfähige Lokomotive verzichten. Die Baureihe 52 wurde das Rückgrat des Wiederaufbaus, die Kriegslok trug also zu einem friedlichen Neuanfang bei. Die auf fünf bis maximal zehn Jahre angesetzte Einsatzzeit wurde bei der DR in beachtlicher Weise überschritten.

Nicht alle Loks der Baureihe 52, die einen Mischvorwärmer besitzen, sind Rekoloks. Denn im Rahmen der „Generalreparatur" wurden auch andere Maschinen entsprechend ausgerüstet, so auch 52 6706. Am 17. Februar 1976 verlässt sie den Bahnhof Neubrandenburg mit einem Personenzug.



FOTO: H. SCHRÖDTER, SLG. STEFAN CARSTENS



FOTO: SAMMLUNG ALBRECHT

Mit einigen Kesselwagen am Haken passiert die generalreparierte 52 079 im September 1965 eine auf weibliche Verstärkung setzende Gleisbaurotte an den Wittenberger Elbbrücken.

Die Lokomotiven der DR und ihre Personale erbrachten schon kurz nach dem Krieg Höchstleistungen: Hunderte 52 waren für die Kolonnenzüge beschlagnahmt worden, die beladen mit Reparationsgütern in Richtung Sowjetunion unterwegs waren. Zudem wurden viele Loks von den Staatsbahnen der ehemals besetzten Länder beansprucht, was einen regenLoktausch zur Folge hatte. Erst um 1960 pendelte sich der Bestand bei rund 700 Exemplaren ein, die vom Erzgebirge bis zur Ostsee in allen Reichsbahndirektionen zu finden waren. Da die 52 eine Stütze des Güterzugdienstes war, dachte man schon bald an eine umfassende Rekonstruktion.

Diese erfolgte bis 1967 bei 200 Lokomotiven, die fortan unter der Baureihenbezeichnung 52.80 geführt wurden. Daneben wurden noch zahlreiche 52 generalrepariert. Sie erhielten neben einigen technischen Verbesserungen auch den für die 52.80 und viele weitere DR-Rekoloks typischen Mischvorwärmer, so dass sich die Maschinen in ihrem Aussehen ähnelten. 25 Altbau-52 wurden vom Reichsbahn-Ausbesserungswerk Stendal auf Braunkohlenstaub-Feuerung umgebaut, die sich sehr gut bewährte. Diese nun als 52.90 bezeichneten Dampflokomotiven waren bis ins Jahr 1979 hauptsächlich in der Lausitz im Einsatz.

Als letzte echte Altbaulok der Reichsbahn galt 52 5660, die bis 1986 Plandienst beim Bw Falkenberg verrichtete und erst 1990 offiziell ausgemustert wurde. Nach über 40 Jahren ging mit ihr die Zeit der Kriegsloks – und dank der Wiedervereinigung auch der Folgen des Zweiten Weltkriegs – friedlich zu Ende. □ *A. Bergner*



Am 30. März 1977 macht 52 4966 auf dem Berliner Außenring bei Altglienicke ordentlich Qualm. Zu diesem Zeitpunkt ist der Stern der Altbau-52 bei der DR bereits am Sinken.



FOTOS (2): STEFAN CARSTENS

Die DR war für ihre Braunkohlenstaub-Lokomotiven nach dem System Wendler bekannt. Zu ihnen gehörte die 1974 in Senftenberg aufgenommene 52 9415.

Die Museumslokomotiven der Baureihe 52

Kaum zu glauben, doch von den tausenden gebauten Maschinen der Baureihe 52 haben nur eine Handvoll Exemplare als betriebsfähige Museumsloks die Zeiten überdauert.

Mit am bekanntesten ist sicherlich 52 7596 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ). Der Verein hat die Lok nach ihrer Ausmusterung bei den Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1978 erworben. Sie ist seither – von einigen längeren Unterbrechungen abgesehen – für die Zollernbahner unterwegs und hat sich zum Markenzeichen der EFZ entwickelt. Ihr Äußeres stellt einen frühen Nachkriegszustand dar.

Dies trifft auch für 52 4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt zu. 1980 erreichte die Lok den Main, nachdem sie zuvor zehn Jahre lang für die Graz-Köflacher Eisenbahn vor schweren Güterzügen unterwegs gewesen war.

Nur in den Niederlanden kann eine Kriegslok im panzergrauen Lack aus der Zeit ihrer Ablieferung unter Dampf bestaunt werden. 52 3879 der VSM trägt dort diese Farbe, was angesichts der spannungsgeladenen Besatzungsphase in den Niederlanden während des Zweiten Weltkriegs schon ein wenig verwundert.

Zwei Lokomotiven befinden sich gerade in Aufarbeitung: 52 7409 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in Würzburg und 52 6106 der Vulkan-Eifel-Bahn.



FOTO: FRITZ PFLÜGER

Kann man sich die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) ohne 52 7596 vorstellen? Am 21. September 2013 ist die Lok auf der Sauschwänzlebahn unterwegs, hier bei der Einfahrt in Fützen.



FOTO: REIN KORTHOF

52 3879 der niederländischen Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) trägt schon längere Zeit wieder Panzergrau. Am 4. September 2016 wurde sie so auch in Beekbergen angetroffen.



FOTO: BERND KELLER

Im Januar 2009 absolvierte der Verein Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. (HEF) mit 52 4867 eine Rundfahrt durch den Rodgau. Eindrucksvoll dampft die Maschine mit ihrem bunt zusammengewürfelten Museumszug in den Haltepunkt Zellhausen an der Hessischen Odenwaldbahn.



In der malerischen Abenddämmerung des 13. Oktober 2014 zeigt sich die Museumslok 56.548 in perfekt gepflegtem Zustand. Die Schwestermaschine im Eisenbahnmuseum in Camlik ist dagegen nicht betriebsfähig.

FOTO: GABRIEL HABERMANN

Eigentlich war sie ein Produkt des Krieges, doch ihre größte Rolle spielte die Baureihe 52 beim Wiederaufbau Europas in den Nachkriegsjahren.

Baureihe 52 –
Eine Kriegslok eint Europa



FOTO: ROMAN SZCZECINSKI

Im April 2013 ist die Ty42-107 mit einem Sonderzug aus polnischen „Ryflakis" unterwegs. Die Bezeichnung Ty42 galt für die 150 von 1945 bis 1946 in Polen neu gebauten Lokomotiven.

Während des Zweiten Weltkriegs waren die 52 der Deutschen Reichsbahn in allen Teilen des besetzten Europas anzutreffen. Einige Maschinen wurden noch während des Krieges in die Türkei, nach Serbien, Rumänien und Kroatien geliefert. Zahlreiche weitere Exemplare wurden an assoziierte Bahnverwaltungen verliehen und bildeten dort nach Kriegsende den Grundstock für den Neubeginn des Eisenbahnbetriebs.

Belgien: Ursprünglich sollten belgische Firmen 200 Loks der Baureihe 52 an die deutschen Besatzer liefern. 100 Maschinen wurden zwischen 1945 und 1947 tatsächlich gebaut und gelangten anschließend direkt zur SNCB. Dort blieben sie unter der Reihenbezeichnung 26 bis 1963 im Dienst. Seit 1990 ist eine ehemalige polnische 52 als SNCB-Lok 26.101 im Museumsbetrieb unterwegs.

Bulgarien: Erst im Jahr 1961 erwarb die bulgarische BDŽ 20 Loks der Baureihe 52 bei der DR, es folgten weitere 20 Exemplare der CSD sowie mindestens 125 Loks aus der UdSSR. Damit wurden die als Reihe 15 geführten Maschinen zur zahlenmäßig bedeutendsten Dampflokbaureihe der BDŽ.

Frankreich: Neben 24 Vertretern der Standardausführung der 52 verblieb auch eine Kondenslok westlich des Rheins. Letztere wurde bald an die DB zurückgegeben, die


FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER


FOTO: HERBERT SCHAMBACH

Oben: Zahlreiche Umbauten veränderten das Aussehen der ÖBB-52. Besonders charakteristisch: der Wannentender mit Zugführerkabine. Links: Im Güterzugdienst war die 52 in Österreich lange unentbehrlich. Hier befährt 52.221 im März 1972 die Pyhrnbahn.

übrigen Loks erhielten die Reihenbezeichnung 150 Y. 1945/46 wurde deren Bestand um weitere 17 neu gebaute Exemplare ergänzt. Die letzte Lok schied im April 1959 aus. Seit 2004 setzt die CFTVA im nordfranzösischen Arques die ehemalige polnische 55 6690 auf Sonderfahrten ein.

Italien: Südlich der Alpen waren die 52 nur kurze Zeit aktiv. Alle Maschinen wurden bis 1949 an die Deutsche Reichsbahn in den Westzonen übergeben.

Jugoslawien: Mit der Neugründung Jugoslawiens unter sozialistischer Regie führte die neue Jugoslawische Staatsbahn JDŽ ihre 52 dem serbischen Schema entsprechend als Reihe 33. Durch Zukäufe bei DB, ÖBB und SŽD vergrößerte sich der Bestand auf 340 Maschinen. Einige dieser Loks erlebten das Auseinanderbrechen Jugoslawiens; bei den Kohleminen in Dubrave und Šikulje blieb je eine 33 bis in die 2000er-Jahre hinein aktiv.

Luxemburg: Zehn Exemplare der belgischen Nachkriegs-Bauserie gelangten zur luxemburgischen Staatseisenbahn CFL. Weitere zehn 52 wurden 1946 von Grafenstaden aus dem Elsass geliefert. Als 56.01–20 kamen die Loks bis 1965 vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz.

Norwegen: Insgesamt 74 Exemplare der „Stortyskere" (Große Deutsche) genannten Baureihe 52 verblieben nach Kriegsende im hohen Norden. Die Norwegische Staatsbahn (NSB) reihte die Loks unter der Baureihenbezeichnung 63 in ihren Bestand ein, dabei wurde die ursprüngliche Ordnungsnummer beibehalten. Bis 1970 versahen die Maschinen vor Güter- und Personenzügen zuverlässig ihren Dienst.

Österreich: Bereits 1943 gelangten die ersten 52 nach Österreich. Mit Kriegsende weilten bis zu 700 Exemplare in dem Alpenland. In den ersten Nachkriegsjahren mussten zahlreiche 52 an die sowjetischen


FOTO: J. RENAUD/SAMMLUNG GRIEBL

Kriegslok beim Erbfeind: Im Jahr 1954 bespannt eine 150 Y einen Güterzug der SNCF.

Besatzer abgegeben werden, so dass 1953 nur noch knapp 300 Maschinen die Umzeichnung in das neue Nummernschema der ÖBB erlebten. Loks mit Barrenrahmen wurden als Baureihe 152 geführt, solche mit Blechrahmen hingegen behielten die


FOTO: ILYA SEMYONOFF

Eine 52 der SŽD mit Steifrahmentender ist in Moskau betriebsfähig erhalten. Hier im März 2016 vor dem historischen Wasserturm des Museums-Bws Podmoskovnaya.



FOTO: ROMAN SZCZECINSKI

Frontansicht der bestens gepflegten Ty42-24 vor einem Museumsgüterzug im April 2016.



Im Juni 1968 präsentierte sich 520 018 der GySEV in Ebenfurth. Umbauten wie die kleine Rauchkammertür und das große Spitzenlicht kennzeichnen die Lok als Russland-Rückkehrerin.



Selbst im harten nordischen Winter bewährten sich die Ex-52, die „Großen Deutschen".

Baureihenbezeichnung 52. Zahlreiche Umbauten veränderten das Erscheinungsbild der Loks: 200 Maschinen erhielten Ölhaupt- oder Zusatzfeuerung, Mindestens 120 Wannentender wurden mit einer Zugführerkabine ausgerüstet. Die Loks blieben bei den ÖBB bis ins Jahr 1976 im Einsatz, bei der GKB und der GySEV fuhren sie noch länger.

Polen: Mit Ausnahme der Sowjetunion fanden sich die größten Nachkriegs-Bestände in Polen. 1207 Exemplare der Baureihe 52 waren nach dem Krieg dort verblieben, weitere 200 wurden von 1962 – 1964 von der SŽD erworben. Die Maschinen wurden als Ty2 1 – 1407 geführt. Zusätzlich fertigten polnische Lokfabriken 1945/46 noch 150 weitere Loks meist aus vorhandenen Teilen als Baureihe Ty42. Der Einsatz der Loks endete 1993. Das Eisenbahnmuseum in Chabówka verfügt über je zwei betriebsfähige Exemplare der Ty2 und Ty42, zahlreiche weitere Loks sind ebenfalls museal erhalten.

Rumänien: Im Verlauf des Krieges wurden 100 Lokomotiven der Baureihe 52 an die rumänische CFR geliefert, mehr als 160 Exemplare stießen als Leihlokomotiven hinzu. Zahlreiche Maschinen mussten nach dem Krieg an die UdSSR abgegeben werden, die übrigen verkehrten weiterhin als Reihe 150. Sie blieben bis Ende der 1980er-Jahre im Einsatz.

Sowjetunion: Die meisten der nach dem 9. Mai 1945 hinter dem eisernen Vorhang verbliebenen Lokomotiven wurden zunächst der sowjetischen Staatsbahn SŽD zugeführt. Mit Fortschreiten des Traktionswechsels in der UdSSR gelangten diese als Baureihe TE geführten Maschinen dann in den frühen 1960er-Jahren zu den Staatsbahnen der sozialistischen Bruderstaaten.

Tschechoslowakei: Zahlreiche 52 verblieben nach dem Krieg in der Tschechoslowakei. Die mehr als 170 Maschinen wurden als Reihe 555.0 geführt. 1962 erwarb man kurzfristig weitere 100 Loks bei der SŽD. 199 Maschinen wurden auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Sie erhielten die Reihenbezeichnung 555.3 und trugen den Spitznamen „Mazutka". Die letzte 52 der ČSD verabschiedete sich 1973. 555.0153 und 555.3008 sind als betriebsfähige Museumsloks erhalten.

Türkei: Die türkischen Staatsbahnen waren lange Zeit ein treuer Kunde der deutschen Lokomotiv-Industrie. Doch nicht alle während des Zweiten Weltkriegs bestellten Lokomotiven erreichten das Land am Bosporus. Bei Kriegsende verfügte die TCDD über 53 Loks der Baureihe 52. Als 56.501 – 553 waren diese bis in die 1990er-Jahre im täglichen Einsatz. Mehrere Lokomotiven sind erhalten geblieben.

Ungarn: Alle seit 1944 in Ungarn vorhandenen Maschinen der Baureihe 52 mussten bis 1949 in die UdSSR abgeführt werden. Erst 1962 gelangten 100 Exemplare aus der Sowjetunion zurück zur ungarischen MÁV. Sechs Loks wurden für den Einsatz auf Breitspur umgebaut. Nach dem Ausscheiden bei der MÁV gelangten einige Exemplare noch zur österreichisch-ungarischen GySEV.

Vietnam: Als Solidaritätsabgabe gelangten in den Jahren 1985 und 1986 acht Loks der Baureihe 52 aus Polen und der Sowjetunion nach Vietnam. Der Aufbau eines eigenen Schnellzugverkehrs scheiterte, so dass die Loks nie zum Einsatz kamen. □ *ke*



Lok 33 503 überlebte den Zusammenbruch des Ostblocks und die Spaltung Jugoslawiens. Noch im Juni 2008 kam die Maschine in Bosnien regelmäßig vor Kohlezügen zum Einsatz.

www.feine-module.de

TT in Perfektion

Anspruchsvoller Modellbau und viel Hintergrundwissen für die Spur der Mitte

■ Das Streben nach einer immer perfekteren Nachahmung der Wirklichkeit ließ Thomas Meinhold, einen langjährigen N-Bahner, zum Maßstab 1:120 wechseln. Doch mit den auch hier nötigen Kompromissen an Rad und Schiene mochte er sich nicht anfreunden. Ein neues Gleis musste her und so entwickelte er auf der Basis des NMRA-Code-40-Profils gleich ein ganz eigenes Gleissystem. Auf dieser ansprechend gestalteten Internetseite gibt der Verfasser Einblick in seine ganz persönliche Modellbau-Philosophie. Zwar sind erst wenige vollendete Bauprojekte zu bestaunen, doch die Seite ist schon jetzt eine anregende Bereicherung und nicht zuletzt ein überzeugendes Plädoyer für die Spur der Mitte.

www.bahnreiseberichte.de

Fernweh garantiert

Exklusive Berichte rund ums Reisen mit der Bahn in Deutschland und Europa

■ Wenn unsere neue Artikelserie über die Bahnen Europas Ihre Reiselust geweckt hat, ist diese Seite genau das Richtige: Seit 2008 bereist Tobias Döpfner Deutschland und Europa mit der Eisenbahn – ausschließlich erster Klasse. In mehreren dutzend Artikeln lässt der Verfasser seine Ausflüge von der Nordsee bis zur Adria Revue passieren. Neben vielen Bildern und Texten wird der Auftritt um diverse Literaturtipps sowie Hinweise zur Reiseplanung ergänzt. So steht dem eigenen Bahn-Trip nichts mehr im Wege.

http://dgeg.de/



Mehr als ein halbes Jahrhundert

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

■ Feste soll man bekanntlich feiern, wie sie fallen. Und zu feiern gibt es bei der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) gerade so einiges: Am 22. April 1967, also vor genau 50 Jahren, wurde die DGEG gegründet. Ihr erklärtes Ziel: das reichhaltige kulturgeschichtliche Erbe der Eisenbahn in Deutschland lebendig halten. Die vielen Aktivitäten des Vereins sind konsequenter Ausdruck dieser Philosophie. Denn eines ist klar: Auch nach fünf Jahrzehnten gibt es über die deutsche Eisenbahngeschichte noch vieles zu berichten.



Der 4000. Aushubzug wird am 24. April 2017 an der Logistikfläche am Stuttgarter Nordbahnhof beladen. Wolf-Dieter Tigges (rechts), der Leiter der zentralen Baulogistik, ist mit dem bisher Geleisteten zufrieden.

Das Milliardenprojekt Stuttgart 21 machte lange Zeit nur mit Kostensteigerungen und Verzögerungen von sich reden – doch es gibt auch Fortschritte zu vermelden.

S 21 – Bergfest im Talkessel

Wolf-Dieter Tigges, Leiter der zentralen Baulogistik beim DB-Projekt Stuttgart – Ulm, ist stolz: „Die Hälfte ist weg." Der 4000. Zug mit Abraum aus dem Stuttgarter Talkessel steht zur Abfahrt bereit. 4,16 Millionen Tonnen Erde und Gestein haben Tigges und seine rund 100 Mitarbeiter bereits verladen und abtransportiert. „Keinen einzigen Tag hat ein Problem der Baulogistik die Bauarbeiten verzögert". Dabei ist der Abtransport des Abraums aus der Baugrube im Stuttgarter Talkessel eine große Herausforderung: Es gibt kaum nennenswerten Lagerflächen im Talkessel. Nur an der Logistikfläche beim Stuttgarter Nordbahnhof ist etwas Platz – doch hier kommt ja auch noch der Aushub des Feuerbacher- und des Cannstatter Tunnels direkt aus den jeweiligen Zugangsstollen dazu.

In Hochzeiten fallen bis zu 15 000 Tonnen Erde und Gestein am Tag an. „Eine Bewegung von Bodenmaterial dieser Menge auf so engem Raum gab es bei Großbauprojekten der Deutschen Bahn noch nie", so Tigges. Die Kollegen, welche die zweite Münchner Stammstrecke planen, haben ihn bereits als Experten angefragt.

Im Juni 2014 wurde der erste Aushubzug beladen. 1050 Tonnen Bodenmaterial kommen in die 40 Wechselcontainer eines Zuges. Die zwei Container je Waggon werden jeweils mit 26 Tonnen Erdaushub beladen. In Spitzenzeiten fahren bis zu 13 Züge pro Tag ab. 160 000 Containerladungen haben bisher den Logistikbahnhof verlassen. Nur 750 Container stehen dafür zur Verfügung, sie müssen also schnellstmöglich zu den Entladestationen und wieder zurückgebracht werden. Bereits auf der Baustelle werden Erde und Gestein nach Bodenarten eingeteilt und dementsprechend in die gelben Container verladen. Die Art des Aushubs entscheidet über seine Ausladestelle: sei es die Landesgartenschau 2018 in Lahr, wo es ein Gelände rund um einen künstlichen See zu model-

lieren gilt, oder die zu renaturierenden Tage- beziehungsweise Bergbaugelände im thüringischen Kohnstein oder in Amsdorf in Sachsen-Anhalt.

Die nächstgelegene Ausladestelle ist der ehemalige Steinbruch eines Schotterwerks in Wilhelmsglück bei Schwäbisch Hall, der verfüllt wird. Der Zug fährt über die Kleine Murrbahn via Marbach und Backnang zunächst nach Schwäbisch Hall-Hessental. Bespannt ist der Zug mit einer der 6400 kW-starken Siemens-Vectron-Elektrolokomotiven von MRCE. Da ein Abladen unter Fahrdraht nicht möglich ist, geht es mit der Diesellok wieder vier Kilometer zurück zum ehemaligen Bahnhof Wilhelmsglück. Bis zum Ende des Winterfahrplans 1981/82 hielten hier noch Personenzüge, jetzt ist wieder etwas los: Zwei Greifstapler (neudeutsch: „Reach-Stacker") der Baufirma Leonhard Weiss warten bereits am Bahnhof. Nachdem die ersten zwei Container auf leere Lkw abgeladen

4,16 Millionen Tonnen Erde wurden seit 2014 bewegt

sind, kommt der zweite Reach-Stacker zum Einsatz. Der erste Stapler nimmt den im Steinbruch geleerten Container auf und setzt ihn auf den Zug. Unmittelbar danach setzt der zweite Reach-Stacker einen vollen Container vom Zug auf den Laster, welcher sofort wieder in den Steinbruch fahren kann. Noch nicht einmal eine Minute dauert dieser Vorgang. Voraussichtlich bis 2019 wird die Anlieferung der Erde zum Steinbruch Wilhelmsglück andauern. Zwei Züge täglich, einer am frühen Morgen, einer nachmittags kommen von der Stuttgart 21-Baustelle hier an.

203 309, die ehemalige 110 384 der Deutschen Reichsbahn, hat inzwischen am Nordbahnhof in Stuttgart den Jubiläumszug zusammenrangiert. Während noch Häppchen gereicht werden, schaut der Logistiker unauffällig auf die Uhr: Feierstunde hin oder her – auch der Jubiläumszug muss pünktlich raus. Das Zeitfenster, in dem Tigges seine Fuhre über die S-Bahnstrecke und durch das Nadelöhr Pragtunnel wegschicken kann, ist klein. Aber auch heute verlässt der Zug exakt um 13.59 Uhr die Baustelle gen Norden und macht sich wieder auf den Weg nach Wilhelmsglück. Tigges lächelt zufrieden. □

Gabriel Habermann/ke



Der Aushub der Stuttgart 21-Baustellen wird in Ganzzügen abtransportiert: X4E 845, ein Siemens-Vectron der MRCE, im April 2017 auf der Murrbahn bei Schleißweiler.



Abladen der Wechselcontainer in Wilhelmsglück: Die beiden Reach-Stacker benötigen zusammen weniger als eine Minute, um einen vollen Container auf den Lkw zu packen und einen bereits ausgeleerten Behälter wieder auf den Zug zu setzen (im Hintergrund).



FOTOS: GABRIEL HABERMANN

Der ehemalige Schotter-Steinbruch Wilhelmsglück bei Schwäbisch Hall wird mit dem Aushub der Baugrube im Stuttgarter Talkessel und dem Abraum der Tunnelbaustellen verfüllt.

Im Zweijahresrhythmus findet in München die Messe „transport logistic“ statt. Eines der wichtigsten Themen im Jahr 2017 waren lärmreduzierte Güterwaggons.

Auf leisen Sohlen



Nur zwei der drei bestellten Loks erhalten das attraktive Design in Blau. Die dritte Maschine wird im Schema der LTE lackiert.

Mit mehr als 2160 Ausstellern und über 60 000 Besuchern stellte die „transport logistic“ 2017 einen Rekord auf. Während in den Hallen des Münchner Messegeländes die Themen Logistik, Mobilität, IT und Lieferkettenmanagement vorherrschten, überwog auf dem Freigelände der Schienengüterverkehr.

Alstom war mit seiner durch den Künstler Michael Fischer gestalteten H3-Hybrid-Lokomotive 1002 012 für das Unternehmen Infraleuna vertreten. Von der H3 sind zurzeit 25 Lokomotiven geordert, 21 davon ausgeliefert.

Bombardier übergab auf der Messe mit 186 268 die erste von drei F140 MS2e (Traxx) an Rhenus Logistics. Außerdem verkündete Bombardier die Verfügbarkeit der Traxx-MS3- (Mehrsystem) und -DC3-Loks (Gleichstrom), die jeweils mit Last-Mile-Diesel ausgerüstet sind. Damit ist die dritte Generation der Traxx-Plattform vollständig.

Siemens zeigte auf dem Freigelände einen Vectron-DE in DB AG-Farben.

Stadler präsentierte auf seinem Stand die Eurodual, deren erster Prototyp sich nach erfolgreicher Inbetriebsetzung im Herstellerwerk für weitere Tests und Kundenpräsentationen auf dem Testring Faurei in Rumänien befindet. Zusätzlich stellte Stadler noch die Diesellok Euro 4001 und ein Konzept für eine neue Generation von Zweikraft- und Hybrid-Rangierloks vor.

Bei den Güterwagen ging es auf der Messe in erster Linie um das Thema Geräuschminderung, um die Akzeptanz des Güterverkehrs auf der Schiene zu fördern. Einig war man sich darin, dass es notwendig sei, die Lärmentwicklung von Güterwagen auf 70 dB zu drücken, das heißt auf das Niveau von Personenwagen. Unterschiedlich sind die Ansätze. Einige Hersteller werden ihre Fahrzeuge nur mit Komposit-Bremssohlen ausrüsten, viele sehen für ihre



Mit dem 5L-Demonstrationszug testet SBB-Cargo verschiedene Technologien auf ihre Umsetzbarkeit in der Serie beziehungsweise im Alltagsbetrieb.

transport logistic



Mit mehr als drei Millionen Schweizer Franken unterstützen die Bundesämter für Umwelt und Verkehr diese SBB-Cargo-Initiative.

Waggons aber Drehgestelle mit Scheibenbremsen vor. Dies ermöglicht eine Reduktion des Lärms von momentan ungefähr 90 dB auf 75 dB. Eine weitere Minderung der Fahrzeugemissionen lässt sich nur mehr über Fahrwerk und Aufbau realisieren. Dazu fanden sich auf der „transport logistic" 2017 zwei interessante Konzepte:

Pst! – Die Flüsterwaggons schleichen um die Ecke

SBB Cargo stellte vier Wagen seines aus insgesamt 16 Containertragwagen herkömmlicher Bauart bestehenden 5L-Vorführzuges (5L = leise, leicht, laufstark, logistikfähig, life-cycle-costs-orientiert) aus. Diese wurden mit 16 neu entwickelten Komponenten wie Radsätzen, Scheibenbremsen, automatischer Kupplung und Sensorik von 13 Herstellern ausgerüstet. Der vollständige Zug soll vier Jahre lang europaweit getestet werden.

Nur als Modell zu sehen war das Konzept Competitive Freight Wagon (CFW), das von der Firma Transcare zusammen mit Ermewa, dem Erstkunden, realisiert wird. Die neuen Waggons werden deutlich leichter und leiser sein. Die Lärmreduktion wird dabei mit Hilfe von Scheibenbremsen, einer Mittelpufferkupplung und einer aerodynamischen Gestaltung des gesamten Fahrzeuges erreicht. Sensorik für Telematikanwendungen ist ebenfalls vorgesehen. Erste Tests sind für 2019 geplant, der Einsatz soll ab 2022 erfolgen.

Güterwagen der Zukunft bieten also Mittelpufferkupplungen zur schnellen Zugbildung, Scheibenbremsen zur Geräuschminderung und Sensorik für die Industrie 4.0. Was davon in den nächsten Jahren tatsächlich umgesetzt wird, muss die Zukunft zeigen. ☐ *Richard Oed*



Astra Rail und etliche andere Hersteller präsentierten neue Güterwagen-Drehgestelle mit Scheibenbremsen.



FOTOS: RICHARD OED

In H0 funktioniert es bereits: auf Märklin-Fahrgestellen aufgebaute Modelle des vollverkleideten CFW-Konzeptes.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Premiere im MEB

Betrifft: „Standpunkt", Heft 6/2017

Für gewöhnlich lese ich im Modelleisenbahner immer zuerst den Standpunkt. Zu meinem Erstaunen stellte ich in der Juniausgabe fest, dass Sie über unsere kurze Zusammenkunft am 8. April 2017 auf dem Fernbahnhof des



Frankfurter Flughafens berichteten. Das war natürlich auch für mich eine große Überraschung! Ich hätte nicht gedacht, dass auch ich es mal in den Modelleisenbahner schaffen würde. Unser kurzer Plausch hat mir gut gefallen, es wäre nicht schlimm gewesen, wenn Ihr Zug noch ein paar Minuten länger Verspätung gehabt hätte... Nun ja, meine nächsten Dienstreisen sind geplant, vielleicht sieht man sich ja mal wieder? Falls nicht, so bleibt mir immer noch der Modelleisenbahner, der mir die Reisezeit angenehm verkürzt. Ihr treuer Leser.

Frieder Lohse, E-Mail

Schwierige Frage

Betrifft: „Was ich fragen wollte", Heft 5/2017

Als Leser möchte ich Präsentationen von schönen Anlagen im Heft finden. Und ohne gute Fotos könnten Sie sich die Hände wund schreiben, Sie könnten das Schaustück nicht so gut beschreiben wie gute Bilder es tun. Also ein starkes Argument pro Fotosession. Als Besucher stört es, wenn eine Anlage für längere Zeit blockiert ist. Sie suchen sich natürlich die Sahnestücke aus, auf denen auch das Hauptaugenmerk des Besuchers liegt. Ein Argument gegen Aufnahmen bei Austellungen. Die perfekte Lösung kann es wohl nicht geben. Aber: Da ich wesentlich weniger Ausstellungen besuchen kann als Fotoreportagen erscheinen, tendiere ich doch zur Fotosession, auch wenn sie vor Ort manchmal lästig ist. Ich würde sagen, ich entscheide mich mit 2/3 Mehrheit für die Fotoreportage.

R. Stralla, E-Mail

Nette Erfahrung

Betrifft: „Was ich fragen wollte", Heft 5/2017

Ich betreibe eine kleine Anlage zur Wuppertaler Schwebebahn und bin damit auf Ausstellungen in Süddeutschland unterwegs. Bei meiner letzten Teilnahme an der Modellbahnaustellung im MVG-Museum München wurde meine Anlage während der Ausstellungsöffnung fast zwei Stunden lang von Bahnwelt TV gefilmt. Natürlich sind manche Besucher schnell weitergegangen. Ich habe aber die Zeit genutzt, um mit Besuchern Gespräche anzufangen, habe mich vor die Anlage begeben, erzählt, dass ich der Erbauer bin, was es für Schwierigkeiten gab, was mir besonderen Spaß am Bau gemacht hat usw. Für mich war das eine nette Erfahrung. Und außerdem fühlt man sich als Aussteller doch geschmeichelt, dass die Anlage fotografiert wird. Also ich fand die Erfahrung, dass professionell fotografiert wurde, interessant.

Roland Pollack, E-Mail

Keine Zukunft?

Betrifft: „Der Zeitfaktor", Heft 5/2017

Mein großes Bedauern wird die Schließung dieser hervorragenden Anlage begleiten. Ich stimme auch der Meinung von Herrn Fischer zu. Ich selbst betreibe in Königstein/Sä. Schweiz das „Miniaturelbtal" und stelle Gleiches fest. In einem sehr ähnlichen Angebot müssen auch wir uns der Tatsache stellen, dass das Interesse der Besucher an einem pädagogisch anspruchsvollen Angebot in den letzten Jahren zurückgeht. Schade um all die Anlagen, die diesen Ansatz hatten (so z. B. auch Oberhausen), die zu Zeiten wachsender, flacher „Zwangs-Bespaßung" keine Chance mehr haben.

Klaus Richter, E-Mail

Der Küchentisch

Betrifft: „Leserpost", Heft 6/2017

Der Beitrag von Günter Kerbitz veranlasst mich, auch von meinen ersten Aktivitäten am damaligen Küchentisch zu berichten. Es war 1954 eine Lok der BR 74, die ich damals nach einem Bauplan der Firma Herr, Berlin, als erstes Eigenbaumodell baute. Der Bauplan war recht einfach in der Nenngröße 0 gehalten, ich musste also alle Maße umrechnen. Vor einigen Jahren wurde das Modell „modernisiert". Mein heutiger Küchentisch – ein nicht mehr benötigter Küchenunterschrank – steht im HWR. Das bisher letzte Modell einer pr. G 8 entstand 2015 an diesem, nach Maßskizzen von Horst Meißner, Havixbeck, und Originalfotos. Man konnte und kann also auch am Küchentisch mehr als nur Kleinigkeiten herstellen.

Ulrich Schulz, E-Mail

Zahlen verwechselt

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 5/2017

Im Heft 6/17 ist „IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT" ein mittelgroßes Bw genannt aus dem Heft 7/57. Es muss jedoch heißen im Heft 6/57. Vor lauter Siebenern ist wohl der Monat verrutscht. Ich habe gleich im neuen digitalen Archiv des MEB 1952 bis 2015 nachgesehen. Diese drei DVD sind eine tolle Sache und platzsparend! Es war wegen der Baupläne aus der Zeit seit 1952 schon lange mein Wunsch, dass diese Zeitschriften digital erhältlich sind. Leider habe ich durch Umzüge die alten Hefte von 1952 u. f. nicht mehr, die mir mein Physiklehrer mal verehrt hat, weil er zwei Töchter bekam ;-)

G. Kindler, E-Mail

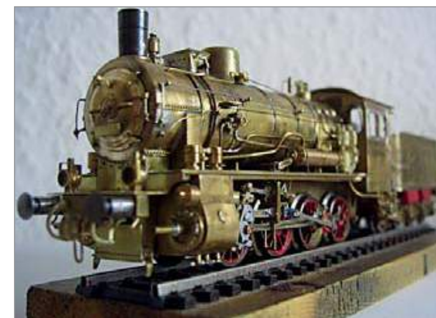


FOTO: HENDRIK BLOEM

Vom Fahrdienstleiter-Stellwerk aus bot sich ein umfassender Blick auf Drehscheibe, Ringlokschuppen mit Lokparade und aufs Publikum.

50 Jahre Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, 40 Jahre Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen: Im historischen Bahnbetriebswerk herrschte vier Tage Feierlaune.

Ganz schön viel Dampf

FOTOS (4): MARCUS HENSCHEL



Zur Freude der Fotografen: Parallele Fahrt auf der mittleren Ruhrtalbahn.





Vom Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen war auch die DR-41 zu Gast.

Rekolok 01 0509 in Aktion, während 23 071 der VSM mit Abteilwagen und Donnerbüchsen abfahrtsbereit am Museumsbahnsteig wartet.

Mehr als 20 000 Besucher und Besucherinnen, darunter erfreulich viele Familien mit Kindern, widerlegen an diesem letzten Aprilwochenende und dem Tag der Arbeit am 1. Mai 2017 eindrucksvoll die Einschätzung, dass die Eisenbahn insgesamt zum leidigen Randthema verkommen sein könnte. Vor allem der rauchende, schnaufende, zischende und gelegentlich markante Auspuffschläge produzierende historische Teil, der hier beim doppelten Jubelfest im ehemaligen Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen für bewegte und bewegende Momente sorgt, begeistert die Menge und mich mittendrin.

„Ganz schön viel Dampf", höre ich einen beeindruckten Vater zu seinem Sohn sagen. Beide verfolgen mit glänzenden Augen die Vorbeifahrt der rekobekesselten und ölgefeuerten 01 509, während am Museumsbahnsteig über der abfahrtsbereiten 23 071 eine Dampffahne im Wind zerfasert und die museumseigene 38 2267, eine mächtige Qualmwolke ausstoßend, aus Richtung S-Bahnhof das Museumsgelände erreicht.

„Das ist Technik zum Anfassen und Begreifen", erklärt neben mir eine offenbar technisch versierte Mutter Tochter und Sohn und schiebt schnell nach, dass dies nun nicht gleich im wortwörtlichen Sinne zu verstehen sei: „Wenn ihr alt genug seid, dann könnt ihr euch gerne hier bei den Museumseisenbahnern anmelden, mit anpacken und so technische Zusammenhänge verstehen lernen."

Solch pädagogischer Ansatz müsste Schule machen, denke ich mir im Stillen und zolle gleichzeitig der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) Anerkennung. Ist es doch auch ihr Verdienst, dass mit dem am 14. Juli 2015 in eine Stiftung überführten Eisenbahnmuseum Bochum eine lebendige historische Begegnungsstätte für die Allgemeinheit erhalten blieb. Es ist wirklich beachtlich, was hier in der Ruhraue aus kleinsten Anfängen, seinerzeit mit der Anmietung zweier Stände des noch im aktiven Dienst stehenden Bahnbetriebswerks, in vier Jahrzehnten entstanden ist.

Eisenbahnmuseum in Stiftung überführt

„Bochum ist stolz darauf, das Eisenbahnmuseum hier beheimaten zu dürfen", hatte Oberbürgermeister Thomas Eiskirch zum Auftakt der Feierlichkeiten beim freitäglichen Festakt betont. Vor 200 geladenen Gästen verwies er auf die außergewöhn-



Hüben wie drüben im Güterzugdienst: Einen direkten Vergleich ermöglichten, allerdings nur optisch in Ermangelung des Fahrdrahts, die Bundesbahn-E40 und die Reichsbahn-E42.



Da kommt schon wieder was vor die Linse: Motive gab´s reichlich für die in großer Zahl angereisten Hobby- und Profifotografen.



FOTO: HAUCKE

„Wir haben noch viel vor und noch einen weiten Weg vor uns“: Stiftungs-Vorstand Professor Dr. Wolfgang Fiegenbaum.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Im Zeichen des sphärischen Dreiecks: Zum Ausstellungsmotto „Ost trifft West“ präsentierte sich auch das passende Großdiesel-Pärchen, gebildet aus DB-V 200 033 und DR-V 180 770.

lich lange Eisenbahntradition seiner Stadt: „Schon 1787 gab es eine Eisenbahn in Bochum-Sundern, eine Pferdebahn zum Kohlenabtransport an die Ruhr.“

Axel Schäfer, Mitglied des Bundestages und als junger Kommunalbeamter vor 35 Jahren auch fürs Eisenbahnmuseum in

Axel Schäfer: „Das schönste Ende der Stadt“

Dahlhausen zuständig, lobte das museale Bahnbetriebswerk nun als „das schönste Ende der Stadt“. Was buchstäblich zu verstehen ist, denn wenige Meter weiter beginnt das Essener Stadtgebiet.

Zweifellos ist Bochums Eisenbahnmuseum eine Erfolgsgeschichte. War es zur Feier vor zehn Jahren die Versammlung von Exemplaren sämtlicher DB-Neubaudampflokomotivbauarten, so präsentieren sich jetzt unter dem Motto „Ost trifft West“



Mit Eis am Stil, der Drehscheibe ganz nah gerückt: Da sage noch einer, der Nachwuchs habe keinerlei Interesse an Technik und der großen Eisenbahn! Der Schnappschuss von diesem Jungen beweist doch eher das Gegenteil.



Eine kurze Kaffeepause und dann wieder in die Hände gespuckt: Für die Schwarzen, darunter nicht nur Gesellen, war das viertägige Fest vor allem mit viel Arbeit verbunden.



„Vieles ist wünschenswert, aber nicht alles ist machbar und vor allem finanzierbar“: Der neue DGEG-Präsident Jürgen Pfeiffer ist Realist.

FOTO: HAUCKE

gleich sechs betriebsfähige Dampflokomotiv-Pärchen der DR und DB, dazu drei vergleichbare Diesellok- und zwei E-Lok-Paare: 01 180 der DB und 01 509 der DR, 23 071 der DB und 35 1097 der DR, 41 1150 der DR und 41 096 der DB, V 60 615 der DB und 106 756 der DR, DB-212 007 und DR-112 565, V 200 033 der DB und 118 770 der DR, DR-211 030 und DB-110 348 sowie DR-242 001 und DB-140 423. „Wir zeigen, wie Bundesbahn und Reichsbahn ähnliche Aufgaben angingen und zu welch interessanten Lösungen sie dabei kamen“, erklärt mir Professor Dr. Wolfgang Fiegenbaum, unter anderem früherer DGEG-Präsident und aktuell Vor-

Ein Objekt reif fürs Museum: Transrapid

stand der Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, in aller Kürze, denn „die Lathener warten“. Was darauf schließen lässt, das demnächst wohl ein Transrapid inklusive Teststreckenteil auf dem Weg nach Bochum sein könnte!

Der scheidende DGEG-Präsident Günter Krause ist wie sein Nachfolger Jürgen Pfeiffer, gewählt am 6. Mai und Eisenbahner von Beruf, Realist. Unisono befinden sie: „Vieles ist wünschenswert, aber nicht alles ist machbar, zu groß sind oft die Kosten!“ Krause erinnert mich dabei auch an das gescheiterte Projekt 66. Der Diplom-Ingenieur aus Werl weiß: „Ein Verein, der 50 Jahre und älter werden will, braucht vor

Unter Dampf mit Ölfeuerung: Die DR-01 0509 der Preßnitztalbahn und die heute der Dampflokgemeinschaft in Klein Mahner gehörende DB-41 096 sorgten für Technik in Aktion, zusammen mit fünf weiteren betriebsfähigen Dampflokomotiven.

FOTO (4): HENDRIK BLOEM

allem Menschen, aber das Scheitern ist bei Ehrenamtlichen nicht ungewöhnlich." Er denkt dabei auch an das gescheiterte DGEG-Experiment Jagsttalbahn.

Museum bekommt neues Empfangsgebäude

„Ohne ehrenamtliche Mitarbeiter würde es nicht gehen, würde das Museum nicht funktionieren", bricht auch Bochums Museumsleiter Harald Reese eine Lanze für die Ehrenamtlichen. Die nächste Herausforderung wartet schon. Seit der Regional-Verband Ruhr (RVR) endlich das 70 000 Quadratmeter große Areal von der DB AG kaufen konnte und in die Stiftung einbrachte, herrscht nun Planungssicherheit. „Das neue Empfangsgebäude wird 2018 fertig", ist Reese optimistisch.

Plötzlich bricht derweil helle Aufregung bei den Organisatoren aus: 01 180 hat einen Lagerschaden am dritten Treibradsatz, ursächlich wohl eine schadhafte Weiche. Glück im Unglück: „Kein großer Schaden", bestätigt mir Heizer Andreas Demmelbauer. Mit „keine Auffälligkeiten" gibt wenig später auch stellvertretender Museumsleiter Volker Böhm, verantwortlich für den technischen Betrieb, Entwarnung.



FOTO: HAUCKE

„Ohne ehrenamtliche Mitarbeiter würde es nicht gehen": Museumsleiter Harald Reese.

Alles in allem eine gelungene Festveranstaltung, auch wenn das Wetter insbesondere am montäglichen Fototag nicht so recht mitspielen wollte.

Und wann beginnen die Planungen für das 50-Jährige?

„Die Planungen fangen jetzt schon an, denn wir feiern unser Jubiläum bereits 2019", lautet die überraschende Antwort Professor Fiegenbaums.

Wie denn das, schon zwei Jahre nach dem 40-Jährigen?

„Nun ja", erklärt mir der Vorstand der Stiftung mit einem Lächeln, „unser Museum wurde zwar erst 1977 offiziell eröffnet, doch die eigentliche Geburtsstunde schlug schon am 7. Juni 1969 und zwar mit dem Treffen zum ersten Arbeitseinsatz. Auf Geheiß der Bundesbahn war ein Maschendrahtzaun zu ziehen, um die echten Eisenbahner vor den Eisenbahnverrückten zu schützen!"

Na, wenn das so ist. Und ein gewisses Maß an Verrücktheit ist offensichtlich notwendig, um Erhaltenswertes für die Nachwelt zu bewahren! □ *Karlheinz Haucke*

Sonderzugfahrten wie hier im malerischen Ruhrtal unterhalb des Horkenstein-Plateaus an der Lewackerstraße in Dahlhausen gehörten zum Festprogramm.

FOTO: MARCUS HENSCHEL

FOTO: CARLO HERTOGS

Am 23. April 2009 eilt der DB AG-ICE 4607 „Hannover" über die belgische Hochgeschwindigkeitsstrecke 3 bei Bierbeek der Heimat entgegen.

Vor 60 Jahren wurden die Römischen Verträge unterschrieben, der Grundstein der heutigen Europäischen Union. Zu den Gründerländern gehört Belgien. Es ist auch das erste Land in unserer neuen Serie über die aktuellen Eisenbahnen der EU.

Europas Herz

Die erste Linie des belgischen Eisenbahnnetzes, die Strecke Brüssel – Mechelen, wurde am 8. Mai 1835 feierlich in Betrieb genommen. Es war zugleich die Geburtsstunde der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent. Schon rasch kamen weitere Linien hinzu und bis zur ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatte das Königreich Belgien das dichteste Eisenbahnnetz der Welt. 1926 wurde die SNCB/NMBS (Société Nationale des Chemins de fer Belges/ Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) als Staatsunternehmen gegründet. 2005 wurde die SNCB nach den aktuellen europäischen Regeln in drei Teile separiert: in die übergreifende NMBS/ SNCB Holding Group, die NMBS/SNCB, verantwortlich für das Zugangebot und In-



FOTO: CARLO HERTOGS

Ein Abbild des belgischen und vielerorts europäischen Güterverkehrs: Längst sind die Staatsbahnen nicht mehr allein – zwei Private treffen auf eine SNCF- und eine belgische Lok.



FOTOS (3): MARCUS HENSCHEL

Noch immer einer der schönsten Bahnhöfe weltweit: Antwerpen. Er wurde inzwischen vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof umgebaut, doch das noble Empfangsgebäude blieb erhalten.



Die Loks der Siemens-Baureihen 18/19 bilden das Rückgrat im Personenverkehr.

frabel als Netzbetreiber. Das funktionierte nicht besonders gut und deshalb wurde 2014 auf politischer Ebene beschlossen, eine Fusion der Holding und der SNCB/NMBS durchzuführen. Das neue Unternehmen wurde wieder SNCB/NMBS getauft. Die belgische Staatsbahn ist heute zweigeteilt in SNCB/NMBS und Infrabel. Der Vorstand der beiden Unternehmen wird noch immer von der Politik bestimmt.

Die Einführung des IC-/IR-Plans im Jahr 1984, ein Taktfahrplan für den Personenzugverkehr, führte zur Aufgabe vieler Haltestellen und Verbindungen. Besonders die ländlichen Regionen waren betroffen, und mussten bedeutend schlechtere Dienstleistungen in Kauf nehmen. Für die Kunden bedeutete dies häufig die Notwendigkeit, auf andere Transportmittel auszuweichen. Dieser abwärts führende Trend setzte sich in den folgenden Jahrzehnten fort. Eine letzte Neustrukturierung vollzog sich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014. Zusammen mit der Zuggattung Interregio

Zufriedenheit auf niedrigem Niveau

wurden auch viele Früh- und Spätabendzüge gestrichen. Seitdem gibt es nur noch Intercity- und Regionalzüge. Viele Intercitys halten nun zu oft, um dieses Prädikat noch zu verdienen. Zahlreiche Streiks, ständige Verspätungen und das häufige Ausfallen von Zügen haben bei den Fahrgästen längst zu einer resignierenden Grundeinstellung geführt. Der Grad der Kundenzufriedenheit ist in Belgien gering.

Die Wirtschaftskrise Ende des letzten Jahrhunderts traf den belgischen Güterzugverkehr schwer. Von einem Tag auf den anderen wurden alle Erz- und fast alle Kohlenzüge gestrichen. Diese fuhren schon lange Verluste ein, die immer wieder durch den Staat ausgeglichen wurden. Auch Inland-Containerzüge, die subventioniert wurden, erlitten dieses Schicksal. B-Cargo, die damalige Güterzugsparte der NMBS, wurde zu einem sehr verlustbringenden Unternehmensteil. Die verantwortlichen Politiker initiierten Reorganisation auf Reorganisation und versuchten, das mittlerweile in B-Logistics umgetaufte Unternehmen zu verkaufen. Erst Ende März 2015

Die Lok 2828 überquert am 3. Oktober 2014 die aus dem Jahr 1918 stammende „Pont des Allemands", welche die Maas bei Visé überspannt. Die Brücke gehört zur Güterzugstrecke von Aachen-West nach Antwerpen. In diesem Jahr haben an der Brücke umfassende Sanierungsarbeiten begonnen.



In Bilzen zieht 186 252 gemeinsam mit 186 254 auf der KBS 34 den schwersten Zug auf dem Infrabelnetz. Der Zuglauf führt von Antwerpen ins saarländische Dillingen.

gelang es, als Argos Soditic, ein Schweizer Private Equity Fund, 66 Prozent der Anteile kaufte. Damit wurde B-Logistics zu einem privaten Bahnbetreiber. Seitdem hat es das neue, junge Management geschafft, den Verlusttrend dank moderner Strategien, aufzuhalten. Inzwischen wurde schon wieder ein kleiner Gewinn erzielt. Am 27. März 2017 gab man auch den Namen B-Logistics auf. Der belgische Schienengüterverkehr firmiert nun größtenteils unter dem Namen „Lineas". Die Zukunft sieht wieder positiv aus und Lineas versucht, sich auf europäischer Ebene einen Platz zu erobern. Dazu wurde das GXN (Green Xpress Netz) mit Erfolg gestartet. Zehn schnelle und direkte Verbindungen werden derzeit angeboten.

Das belgische Eisenbahnnetz entwickelte sich sternförmig mit Brüssel als Brennpunkt. Ein bedeutender Engpass ist die Brüsseler Nord-Süd-Verbindung, ein sechsgleisiger Tunnel, der die beiden Hauptbahnhöfe des Netzes, Brüssel-Midi/Zuid und Brüssel-Nord/Noord, miteinander verbindet. Schon seit Jahrzehnten ist die Kapazität dieser Verbindung ausgeschöpft, da mehr als die Hälfte der belgischen Personenzugverbindungen den Tunnel durchfahren. Güterzüge sind nicht zugelassen und umfahren die Hauptstadt über den Westring (KBS 28) oder via den Ostring (KBS 26). Diese Umstände machen das Infrabel-Netz sehr störungsanfällig. Sobald es auf einer Strecke Verspätun-

Das belgische Netz ist sehr sensibel

gen gibt, wird der Rhythmus im Tunnel unterbrochen, was Auswirkungen auf andere Linien nach sich zieht.

Die wichtigsten Verbindungen im Personenzugverkehr sind die Ost-West-Magistrale Eupen – Liège – Leuven – Brüssel – Gent – Brugge – Oostende und die Nord-Südachse (Essen) – Antwerpen – Mechelen – Brüssel – Nivelles – Charleroi. Die höchste Frequenz an Personenzügen findet man auf den Teilstrecken Brüssel –



Zwei Maschinen der Reihe 13 in Vielfachsteuerung am 27. August 2016 auf dem Weg von Zeebrugge nach Italien in Hever zwischen Mechelen und Leuven (KBS 53).



Das moderne Depot Antwerpen-Noord mit 2810 und 2863, zwei Beneluxlokomotiven, und Diesellok 6296 von Infrabel im neuen Kleid.


Infrabel will das Netz künftig mit nur 31 Stellwerken betreiben. Im Bild Antwerpen-Noord, zuständig für das ganze Hafengebiet.

Prägend für den belgischen Hochgeschwindigkeitsverkehr sind die Thalyszüge. Als Knoten aller Linien dient Brüssel.



Antwerpen (KBS 25) und Brüssel – Gent (KBS 50A). Seit Jahrzehnten versucht die SNCB eine Brüsseler S-Bahn zu entwickeln. Das gelang bislang noch nicht. Zu den vielfältigen Gründen zählen politischer Unwille sowie Geld- und Platzmangel.

Im Güterverkehr ist Antwerpen zweifellos das Zentrum, seitdem beinahe alle Zugzusammenstellungen dort stattfinden und besonders seitdem Infrabel den Antigoontunnel am 9. Dezember 2014 in Betrieb nahm. Dieser verbindet die beiden Schelde-Ufer in Antwerpen miteinander und ermöglicht einen reibungslosen Betrieb. Güterzüge müssen nun die Fahrtrichtung nicht mehr wechseln und sind nicht mehr so abhängig von Trassen zwischen den Personenzügen. Zweites Güterverkehrs-Zentrum ist der Nordseehafen Zeebrugge. Wichtige Magistralen im Güterverkehr der Bahn sind die Strecken Antwerpen – Lier – Aarschot und Zeebrugge – Brugge – Gent – Mechelen – Aarschot, die nahtlos übergehen in die Verbindung über Hasselt und Visé nach Aachen-West. In Richtung Frankreich fahren die Züge hauptsächlich über Antwerpen – Mechelen – Leuven – Ottignies – Namur – Dinant – Givet.

Dillen und Lejeune Cargo (DLC) brachen am 2. April 2002 das B-Cargo-Monopol. Heutzutage sind zwölf private EVU im Free Access in Belgien tätig: Lineas als ehemalige Güterzugsparte der SNCB, heute Privatbahn und Marktführer, Captrain Belgium NV, eine Tochter von SNCF-Fret, Crossrail Benelux NV (ehemals DLC), CFL-Cargo, DB Cargo NL, DB Schenker Euro Cargo Rail, Europorte, Railtraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, HSL Polska und TrainsporT AG (Tochter der Rurtalbahn). Der Anteil der Privaten am Markt wächst derzeit kaum. Das liegt auch daran, dass der quasi-staatliche Netzbetreiber Infrabel diese Bahngesellschaften noch immer eher als Konkurrenz denn als Kunden sieht.

Das belgische Hochgeschwindigkeits-(HG)-Netz ist bedeutend für West-Europa und zählt vier Linien, die gemäß ihrer Nummernfolge nacheinander in Betrieb gegangen sind:

Linie 1: Französische Grenze bei Tournai – Lembeek bei Halle, südlich von Brüssel

Linie 2: Leuven – Ans (bei Liège)

Linie 3: Chênée (bei Liège) – deutsche Grenze bei Aachen

Linie 4: Antwerpen – niederländische Grenze bei Breda

Daneben verkehren die Hochgeschwindigkeitszüge über die Ausbaustrecken Lembeek – Brüssel, Brüssel – Leuven und Brüssel – Mechelen oder über konventionelle Linien: Brüsseler Nord-Süd-Tunnel, Mechelen – Antwerpen und Ans – Chênée. Die meisten Züge betreibt das Unternehmen Thalys: Paris-Nord – Brüssel,

International nur im HG-Verkehr stark

Paris-Nord – Essen/Dortmund, Paris-Nord – Amsterdam, Lille – Amsterdam. Eurostar ist für die Züge zwischen London und Brüssel verantwortlich. Die ICE der DB AG bedienen Frankfurt – Brüssel. Ob die künftige Eurostar-Verbindung London – Amsterdam realisiert wird, ist noch offen, obwohl Eurostar von einem Erfolg überzeugt ist.

Die französische SNCF verkehrt mit TGV-Réseau-Zügen zwischen Brüssel und einigen Städten in Frankreich.

Der konventionelle internationale Verkehr wurde inzwischen fast vollständig abgebaut. Nacht-, Ski-, Auto- oder Pilgerzüge sind verschwunden. Es gibt noch vier internationale Verbindungen zu Nachbarländern. Aachen-Hauptbahnhof wird stündlich mit einem Regionalzug angefahren. Leider setzt man dabei die ältesten zur Verfügung stehenden Fahrzeuge ein. Zudem gibt es eine stündliche IC-Verbindung zwischen Brüssel und Luxembourg via Namur und Arlon. Hier verkehren Doppelstockzüge und Triebwagen. Wichtig ist noch immer der Beneluxzug, der Amsterdam und Brüssel jede Stunde in jeder Richtung verbindet: NMBS-Traxx-Loks ziehen sieben NS-IC-Reisezugwagen. Zudem gibt es noch eine zweistündige Verbindung Liège – Gouvy – Luxembourg mit belgischen Loks der Reihe 13 und drei bis vier NMBS-Reisezugwagen. □ *Carlo Hertogs/al*



FOTOS (6): CARLO HERTOGS

Brüssel-Schuman – Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs im europäischen Viertel der belgischen Hauptstadt mit U-Bahn- und zwei Eisenbahnlinien.



FOTO: ANDREAS RITZ

Am 21. Juli 1998 konnte 120 147 mit ihrem Interregio 2881 von Nürnberg nach München östlich von Mering abgelichtet werden.

Vor 30 Jahren präsentierte die DB ihre ersten Interregio-Wagen – der Startschuss für ein völlig neues Angebot im Personenfernverkehr. Der Weg dahin war abenteuerlich.

TEIL 1

Das Husarenstück

„Das war ein tolles Ereignis", erinnert sich Professor Karl-Dieter Bodack an den Rollout der ersten Interregio-Wagen am 11. Mai 1987 in Weiden, „die Mitarbeiter hatten unbemerkt kurz zuvor noch ein Plakat auf den Wagen angebracht, auf dem stand sinngemäß: Ha, ha, ha. Die ganze Welt glaubt, wir könnten keine Wagen bauen." Sie konnten doch.

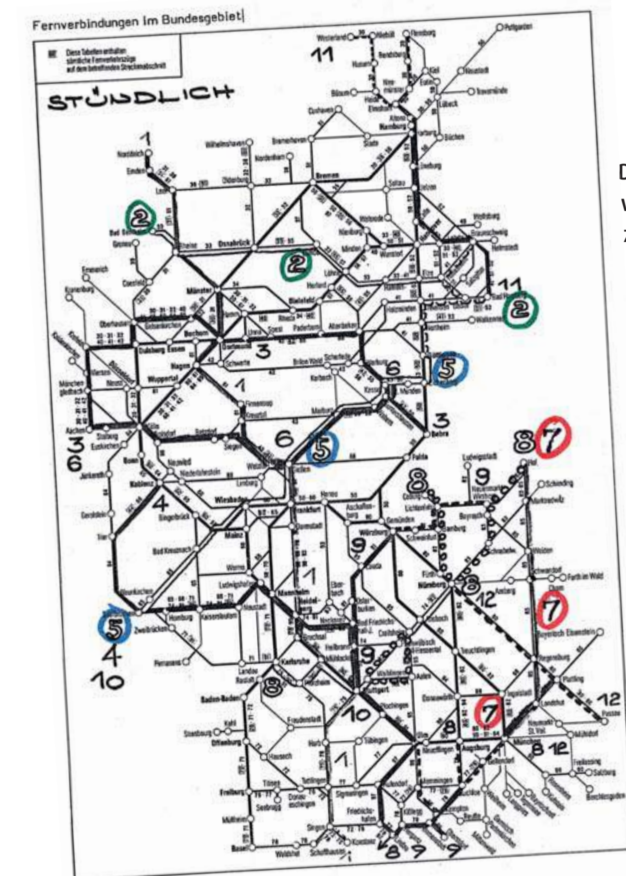
Bis zu dieser Feier war es jedoch ein hindernisreicher Weg. Er konnte bewältigt werden, weil viele engagierte Mitarbeiter aus den unterschiedlichsten DB-Abteilungen, aber auch zahlreichen anderen Unternehmen an den Erfolg einer Idee glaubten. Im besten Sinne angespornt von Menschen wie Karl-Dieter Bodack, der nicht in starren Schablonen dachte.

Die Entstehung des Interregios reicht zurück in die 1970er-Jahre. „Wir brauchten irgendwann einen neuen D-Zug. Der Intercity, das erste Produkt der DB, bei dem ich mitarbeitete, war inzwischen ein erfolgreiches Projekt, ein echter Markenartikel mit Qualitätsniveau. Der D-Zug hingegen war damals so ein Konglomerat von verschiedensten Zügen aus ganz Europa", erklärt Bodack. Es sei abzusehen gewesen, dass diese Zuggattung gegen die automobile Konkurrenz auf Dauer nicht konkurrenzfähig gewesen wäre. Man habe einen neuen Zug gebraucht, nicht nur neue Wagen, sondern eine neue Idee. „Qualitätsoffensive und Markenartikel schaffen, das waren meine Steckenpferde. Ich wollte den Wi-



FOTOS/GRAFIKEN: KARL-DIETER BODACK/SLG. BODACK

Das klassische Sechser-Abteil hatte irgendwann ausgedient. Neue Ideen waren nötig.



Der Verläufer des Interregios war der XD. Karl-Dieter Bodack zeichnete von Hand mögliche XD-/Interregio-Zugläufe ins Fernverkehrsnetz der DB ein.

derstand der Reisenden, den Zug zu nutzen, weil es zu umständlich ist, zum Bahnhof zu gelangen, eine Fahrkarte zu erwerben, einen Fahrplan zu studieren, aufheben durch ein spezielles Reiseerlebnis", schildert Bodack seine Motivation: „Ich wollte das Reiseerlebnis (re-)kultivieren, um damit die Bahn zu retten."

„Die 26,4-Meter-Wagen mit den Sechser-Abteilen, waren in den 50er-Jahren eine tolle Innovation des Dr.-Ing. Paul Mielich, den ich noch persönlich kannte. 20 Jahre später bedurfte es aber einer Erneuerung", erklärt Bodack. Er machte sich

Der D-Zug bedurfte einer Neubelebung

schon in den 1970er-Jahren erste Gedanken zu Großraumwagen in der Zweiten Klasse und erkannte auch die Notwendigkeit eines verbesserten Serviceangebots.

1978 führte die DB die Zweite Klasse im Intercity ein. Ein kluger Schachzug auch dank Stundentakt und Verdoppelung des Angebots. „Das war ein toller Fortschritt", betont Bodack. Aber das ging auch zu Lasten des D-Zugs. „Damit fielen einige D-Zug-Leistungen weg. Die Intercitys fuhren allerdings nur auf den Hauptmagistralen und die D-Züge beförderten noch immer mehr Fahrgäste als die Intercitys." Nun machte sich das Fehlen eines abgestimmten Produktes zwischen Fern- und Nahverkehr bemerkbar, teils Zubringer für die IC, aber auch Verbindung zwischen den Mittelzentren abseits der Hauptrouten des Fernverkehrs. „Das hatte man dann anfangs versucht mit dem DC-Zug, D-Zug-City, mit kurzen Einheiten, vier bis fünf Wagen maximal, als reiner Zubringer zu den ICs. Das war jedoch ein totaler Misserfolg." Hauptgrund für das Scheitern war der Umsteigewiderstand der Fahrgäste. „Es gibt zahlreiche ältere Menschen oder Reisende, die nicht so vertraut mit dem Zugverkehr sind – die wollen nicht umsteigen und nehmen lieber eine verlängerte Reisezeit in Kauf." Eine Erfahrung, die in das spätere Interregio-Konzept einfloss: Langlaufende Züge mit vergleichsweise häufigen Halten. „Vielen macht es nichts aus, falls die Fahrt eine halbe Stunde länger dauert, Hauptsache sie fühlen sich wohl, kommen direkt an und müssen nicht um Anschlüsse bangen."

Ganz konspirativ entstand nun das XD-Projekt, der neue D-Zug. Eine kleine Gruppe traf sich im Geheimen. Die Beteiligten schmiedeten Pläne aufgrund der gemachten Erfahrungen und „dann kam plötzlich noch Weiden dazu", fügt Bodack noch hinzu.



Im bereits in Auflösung befindlichen AW Frankfurt entstand trotz widriger Umstände in Windeseile das erste Design-Modell eines Interregio-Waggons.

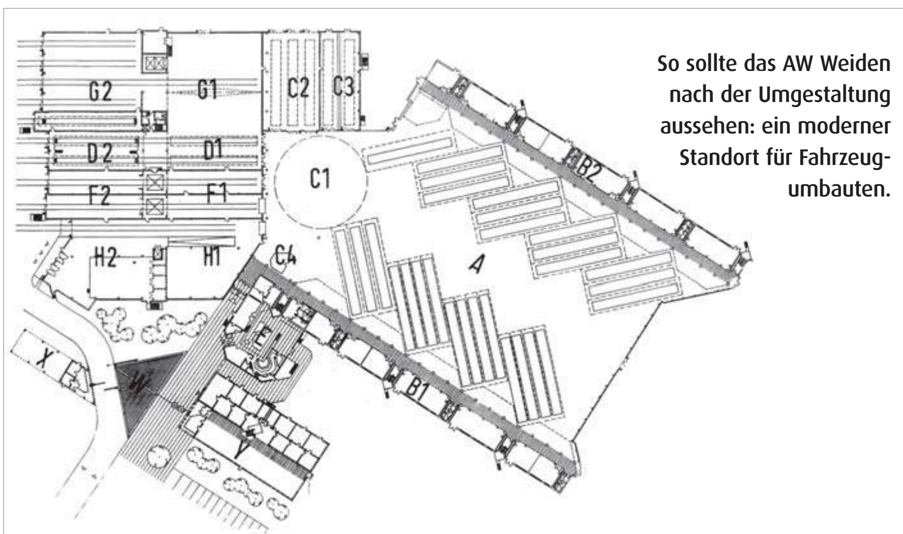


Am 20. April 1995 hat 110 504 bei Wattenscheid einen Interregio am Haken.

FOTO: MARCUS HENSCHEL



Die letzten Jahre vor dem Umbau war das AW Weiden hauptsächlich mit der Reparatur einfacher Güterwagen beschäftigt. Von Modernität war dort keine Spur zu finden.



So sollte das AW Weiden nach der Umgestaltung aussehen: ein moderner Standort für Fahrzeugumbauten.

Die DB wollte das AW Weiden aufgeben, das sich nach dem Ende der Dampfloks überwiegend mit der Reparatur von Güterwagen beschäftigte. Weiden lag damals in einer der strukturschwächsten Regionen Bayerns. Der Wegfall der Arbeitsplätze wäre dort schmerzlich gewesen.

Eine AW-Stilllegung erforderte jedoch die Zustimmung des Bundeskabinetts. Der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl hatte seine Zustimmung anfangs in Aussicht gestellt. „Ich hatte dem Bahnvorstand jedoch mitgeteilt, dass ich daran nicht glauben würde. Die Oberpfälzer und die Bayern sind ein hartnäckiges Volk", erinnert

Entscheidungen auf höchster Ebene

sich Bodack. So kam es dann auch. Kohl ließ dem Bahnvorstand nach einem Treffen mit dem bayerischen Ministerpräsidenten Franz-Josef Strauß diplomatisch mitteilen, dass, so lange er Bundeskanzler sei, diese Frage im Kabinett nicht behandelt würde. Weiden war zunächst gerettet.

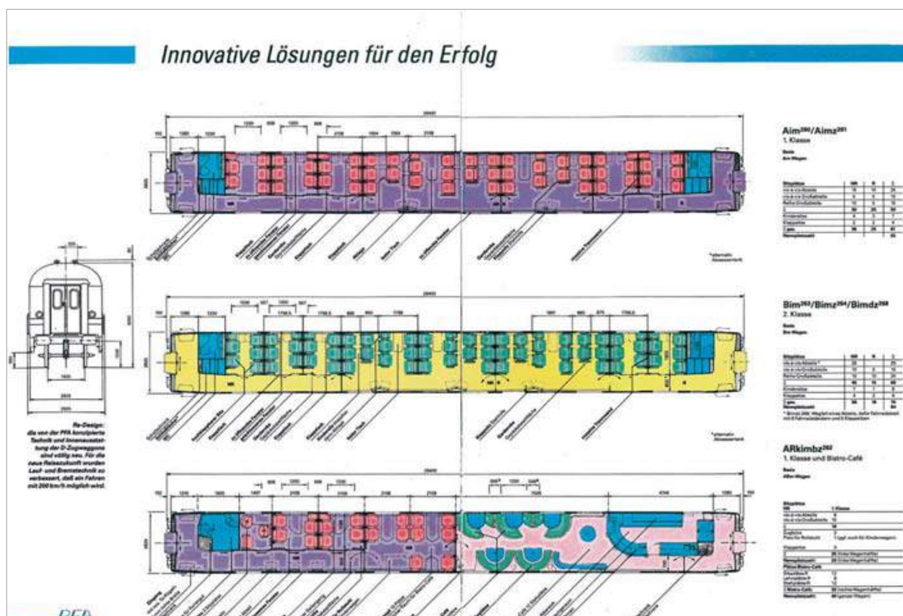
Der Bahnvorstand Dr. Rainer-Maria Gohlke bestellte darauf Karl-Dieter Bodack sowie zwei Kollegen ein und teilte ihnen mit, dass sie sich jetzt um das Werk Weiden kümmern müssten: „Sie übernehmen jetzt das Werk Weiden. Machen sie was draus." Die Randbedingungen waren jedoch abenteuerlich: Niemand durfte entlassen werden. Viele Beschäftigte waren sowieso Beamte oder lange Zeit im öffentlichen Dienst angestellt und nahezu unkündbar. Außerdem teilte Gohlke mit, dass es für Weiden kein Geld von der Bahn ge-

ben würde. „Gohlke hatte die Idee, man könnte dort mit Adidas kooperieren oder Surfbretter produzieren, um die Leute zu beschäftigen, weil es keine Reparaturaufträge von der DB mehr geben würde", erzählt Bodack von seinerzeit abenteuerlichen Ideen. Weiden schien eine unlösbare Aufgabe zu sein, „aber das sind die schöns-

Gesucht: Neue Ideen für ein ehemaliges AW

ten Herausforderungen", so Bodack, der schon andere Pläne für Weiden schmiedete. Er hatte den Interregio, der damals noch XD hieß, im Kopf: „Jetzt ging das Abenteuer richtig los."

Die DB verfügte über geeignete Waggons, viele gerade mal wenige Jahre alt, für 200 km/h zugelassen, aber mit einem Interieur aus den 50er-Jahren. Es tauchten einige Ideen auf, was man mit den Wagen machen könnte. Einer der damaligen Vorstände, Hemjö Klein, der von Neckermann zur DB gewechselt war, wollte „das Flugzeug auf die Schienen holen", erinnert sich Bodack, „und die Abteil- zu Großraumwagen umbauen lassen". Die DB-Techniker des Bundesbahnzentralamtes (BZA) in Minden teilten ihm jedoch unmissverständlich mit, dass man aus Stabilitätsgründen nicht einfach die Abteilwände herausnehmen könne. „Das wusste ich natürlich alles und deshalb hatte ich für meine Interregio-Entwürfe einige Abteile an den Wagenenden erhalten und die Wagenmitte ausgeräumt. Mit diesen Entwürfen besuchte ich Dr. Gohlke, der jedoch sehr skeptisch war und meinte, damit würde ich mich mit Minden anlegen." Bodack



Die Pläne für die drei wesentlichen Wagentypen: Zweite-, Erste-Klasse- und Bistro-Waggon. Die neuen Wagen brachen vollständig mit dem bisherigen Reisekonzept der DB.



FOTOS/GRAFIKEN: KARL-DIETER BODACK/SLG. BODACK

Die Serienfertigung der Interregio-Waggons in Weiden fand in einer Halle ohne Gleise statt. Stattdessen wurden die Fahrzeuge auf Luftkissen bewegt.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

Die 103 war regelmäßig Zugmaschine vor den blau-weißen Waggons. Am 27. März 1996 zeigte sie sich am Bahnhof Hamburg Dammtor.

schlug Gohlke vor, einen Design-Modellwagen bauen zu lassen für den rund eine halbe Million D-Mark nötig wären. Jetzt waren Diplomatie und Strippenziehen gefragt. Um sich gegen die Mindener Skepsis durchsetzen zu können, spannte Bodack Hemjö Klein vor seinen Karren, der die Idee des neuen Wagens bei einer Vorstandssitzung präsentieren sollte.

Widerstand gegen neue Ideen im Bahnvorstand

Der Widerstand in der Sitzung war groß. Die Bahntechniker meinten, das ginge nicht und sie sahen keine Notwendigkeit, die Wagen, die sich bewährt hätten, im Inneren umzubauen. Am Ende überzeugte Gohlke seine Vorstandskollegen, zumindest den Modell-Wagen bauen zu lassen. Zähneknirschend willigten die Kritiker ein, hatten aber noch einen Stolperstein in der Hinterhand. Sie bestanden darauf, diesen Waggon im AW Frankfurt bauen zu lassen, ein Werk, das bereits aufgelöst war. Der Hintergedanke: Dort würde der Prototyp nie fertiggestellt werden. „Gohlke fragte mich, ob ich damit einverstanden sei und ich nahm die Bedingung an. Es war meine einzige Chance. Ich stieg in ein Taxi und fuhr mit meinem 1:20-Modell, das ich zuvor dem Vorstand präsentierte, ins Werk Frankfurt, wo noch rund 100 Mitarbeiter tätig waren, die Restarbeiten erledigten. Frankfurt war jedoch früher ein hochwertiges Werk und dort arbeiteten noch erfahrene Bahner, die ihr Handwerk verstanden. Denen sagte ich, ihr habt jetzt den Auftrag, dieses Modell in 1:1 umzusetzen", erzählt Bodack. Er hatte glücklicherweise zuvor erfahren, dass sich der Werkstätten-Vorstand nach der Vorstands-Sitzung in den Urlaub verabschiedet hatte. „Als ich die Frankfurter versammelt hatte, teilte ich ihnen mit, dass ihr Chef in wenigen Wochen zurückkäme und fordern würde, dass sie den Waggon umbauen sollten unter der Maßgabe, dass er nie fertig würde. Deshalb muss der Wagen bis zu dessen Rückkehr bereits fertig sein. Offensichtlich packte ich damit die verbliebenen Mitarbeiter im AW Frankfurt bei ihrem Ehrgeiz", erinnert sich Bodack. Die Frankfurter besorgten sich einen Bm 235-Wagen und räumten ihn sogleich zur Hälfte aus, denn der Protoyp war nur in einer Hälfte im neuen Design gestaltet. Vier Wochen später war der Muster-Wagen fertig. „Ich bestand gleich auf einer Probefahrt, um zu beweisen, dass der Entwurf funktioniert. Das hatte ich Gohlke versprochen. Die Frankfurter haben das alles geschafft und diesem neuen Entwurf so zum Sieg verholfen", betont Bodack.

Vom Frankfurter Prototyp bis zur Serienfertigung der Interregio-Waggons in Weiden, der neuen PFA, und dem Start einer neuen Zuggattung bei der DB waren noch zahlreiche Hindernisse zu überwinden. Lesen Sie im zweiten Teil der Interregio-Story, wie aus dem einfachen AW eine moderne Produktionsstätte wurde. □ *S. Alkofer*


FOTO: ALKOFER

Ein Interregio-Modell ziert noch heute das Heim des Designers Prof. Karl-Dieter Bodack.



FOTO: SLG. KARL-DIETER BODACK

Im Mai 1987 fand schließlich der Rollout statt. Der Interregio war geboren.

Zu schade zum Umblättern

Harzer Dampf-Nostalgie im Großformat



€ 14,95
Best.-Nr.
581716



Sie ist die „Größte unter den Kleinen", weltweit: Nirgends stehen heute mehr Dampflokomotiven im täglichen Einsatz. Seit fast 130 Jahren dampfen die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) durch Fachwerkstraßen, dichten Tann und weite Felder bis auf den höchsten Berg Norddeutschlands, den Brocken. Der offizielle Kalender der HSB vereint romantische Eisenbahn-Nostalgie und die herrlichen Landschaften des Harzes in fantastischen Bildern.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, hochwertiges Bilderdruckpapier, Format 50,0 x 45,0 cm, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Der offizielle HSB-Kalender 2018

Diesellok-Legenden der Bundesbahn

€ 29,95
Best.-Nr.
5104



Nach dem Zweiten Weltkrieg begann bei der jungen Deutschen Bundesbahn schon zu Beginn des Wirtschaftswunders der Trend zur Verdieselung des Zugverkehrs auf Neben- und nicht elektrifizierten Hauptstrecken. Eine erste Ikone jener Zeit wurde die V 200, es folgte die „halbe" Variante V 100 und dann die Lokfamilie 216, 215, 217 und 218. Die 218 steht heute noch in Diensten der Deutschen Bahn AG. Diese faszinierende DVD-Box stellt all diese markanten Lokomotivtypen in exzellenten Filmporträts vor.

Gesamtlaufzeit 185 Minuten





MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.lok-doc-wevering.de

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Original Zugschlussleuchte der Deutschen Reichsbahn, Petroleumlampe, im Originalzustand zu verkaufen. Verhandlungsbasis. haschmo@telelev-dsl.de.

IC 1. Kl. + DSG Schlafw. ca. 1:20 Ausstellungsmodelle Typ 618018-8011 + DSG rot, 33 Pl., gelbe Streifen, nicht rollbar, auf Sockel fest, je 134x28x27 cm, in massiven Holzkisten, Bj. ca. 1960 u. DB Mainz, Fotos per Mail, Preis VB. Tel.: 07543/9600812.

MBW Spur 0 GmbH
Bezahlbare Modelle in 1:45 www.MBW-Spur-0.de

www.MODELLBAHNSHOP.de
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Modelleisenbahnanlage H0 8,30x1,80 St. Gotthard Nordrampe 2Ltr= Strom, rund um die Kirche von Wassen, nach original Plänen SBB gebaut, 10 Häuser, 1 Bahnhof, 4 Bahnwärterhäuser, 6 Brücken, originalgetreu nachgebaut (Unikate), 4 Signalbrücken, 140 Sommerfeldt-Masten, 46 Weichen, 190 m Gleis, 2 Schattenbahnhöfe mit 19 Gleisen, ca. 1000 Bäume. Bitte nur realistische Angebote. Info: Peter, Tel.: 004915754608368.

www.modellbau-chocholaty.de

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html oder anfordern bei E. Freimann, Tel.: 08141/53481-152, E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Modellbahn 2. Hand
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen:
Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos.
Jetzt auch **NEUWARE**.
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.augsburger-lokschuppen.de

www.mbs-dd.com

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.beka-modelle.de

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

www.modelltom.com

www.menzels-lokschuppen.de

H0-2L-Rollmat. ROCO, FLM., RÖ-WA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewand-, Behälter- u. offene Güterwagen, auch RÖWA Super-D-Zugwagen z.B. in Pop-Lackierung, vieles andere mehr, alles kpl. neu, alle Fahrz. ungelaufen, alle mit KK-Kulissenführung, meist originalverpackt, günstige Preise. Liste Bfm. 85 ct. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg. aj.blank@t-online.de.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.puerner.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verkaufe: Märklin/Trix 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla), neu, OVP, € 200,–; 22918 Diesellok BR 218, neu, OVP, € 200,–. Roco 72588 Re 6/6 SBB, grün, neu, OVP, € 160,–. Piko 59580-5 Diesellok BR 118, neu, OVP € 100,–. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modellbahnritzer.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verk. Roco: BR 501815 neu OK € 160; BR 51628 neu OK € 150; BR 01111 neu OK € 140; 68801 Glaskasten Österreich neu OK € 165. Liliput: BR 781304 neu OK € 110; BR 563417 Österr. neu OK € 75. Fleischm.: BR 70091 neu OK € 75. Piko: Einschienenbahn mit Gleisen fahrbereit € 195; BR 01, 03, 41 neu OK zus. € 195. Liliput: BR 1108 Österr. € 110. Roco: BR E 191 6 Achsen Blindwel. € 140. Tel.: 0385/5559076.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Flm.: BR 03.1081 DR 145 €; BR 56 DR 125 €; BR 94 DR 80 €; BR 91 KPEV 90 €; BR 98.811 DR 85 €; BR 98.812 85 €; Nr. 4889 Länderb. Zugset m. GtL 2/2 150 €; BR 91.1008 KBStB 90 €; E 69 grün 30 €; Dampflok Berg grün 30 €; div. Güter- u. Pers.-Wg. Ep I–II. Trix: Nr. 2426 G 3/4 BR 54 90 €; P 3/5 H KBStB 120 €; DXI 2749 KBStB 120 €; BR 17.007 DRG 180 €;
Württemb. K 1801 240 €; Bay. Lokalb. Zug m. DXI 130 €; div. Güter- u. Pers.-Wg. Ep I–II. Riv.: Pt 3/6 KBStB 90 €; Pfälz. T 5 90 €; bay. DII 2749 75 €; E 19-11 60 €; BR 18.520 grün 125 €; BR 96.012 DR 140 €; BR 89.656 DR 70 €. Alle Artikel gebraucht! Tel.: 07578/9336372.

Roco: BR 98.304 Glaskasten 85 €; BR 93.374 DR 85 €; Köf I DR 50 €; Bay. BB II 120 €; E 18 grün DB 70 €; BR 17 DR 100 €; BR 18 S 3/6 DR 120 €; BR 57.1058 DR 100 €; Donnerbüchsen Set 5 St. 65 €; Bay. Lokalbahn Wg. Set Ep I 4 St. 85 €; Set bay. Abteilwg. 4 St. 85 €; div. Güter- u. Pers-Wg. Ep I–II. Alle Artikel gebraucht! Tel.: 07578/9336372.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modelltechnik-ziegler.de

www.jbmodellbahnservice.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Liliput, Jouef, Bemo, Biller-Bahn, Mini-Trains & andere Marken in 0e, H0e und H0m. Auch Tausch. R.Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com, www.egger-bahn.nl

www.zuz-modellbahn.com

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Kleinbahn: Reihe 214, € 160,–; Märklin: 3005, BR 23, OV, € 75,–; 3029, BR 89, OV, € 30,–. Fleischmann: 4169, BR 01, OV, € 90,–; 1324, BR 65014, Guss, € 100,–. Tel.: 02454/6350.

www.d-i-e-t-z.de

www.modelleisenbahn.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe Spur N: Fleischm. BR 8909 mit Tender € 110. Minitrix BR 03234 € 150. Arnold BR 96006 € 135. Eskala E-Triebwagen € 125. Minitrix 3-achsige Rangierlok € 45. Arnold BR 05003 neu 5-achs. Tender OK € 175. Tel.: 0385/5559076.

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 9/2017: 05.07.2017

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Plexiglasvitrine 100 x 75 cm, Korpus weiss, 9 Böden durchsichtig, mit Spurrillen TT, € 180,–. Abholung in Annaberg-Buchholz, Tel.: 03733/25673.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Rollprüfstand für Lokomotiven der Spur N. Spezialanfertigung der Deutschen Firma SB-Modellbau. Rüstet Lokomotiven mit Spezialmotoren aus. Neupreis 120,00 € Verhandlungsbasis. haschmo@telelev-dsl.de.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Wandvitrine (Buche) für Modellbahn Spur N, Länge 100 cm, Höhe 60 cm mit 14 lfdm Schienen und 2 Glasschiebetüren, an Selbstabholer zu verkaufen. Verhandlungsbasis. haschmo@telelev-dsl.de.

www.modellbahnservice-dr.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Prignitzer Schmalspurbahn. Umfangreiche Dokumentation abzugeben. Dabei 288 Fotos von Loks, Wagen und Fahrbetrieb. Weiter 73 Zeichnungen von Loks und Wagen sowie 16 Zeichnungen der Hochbauten. Besichtig. bei Lutz.haberditzl@vodafone.de.

Eisenbahnliteratur: 5 Ordner Schritt für Schritt zur perfekten Modellbahn, Eisenbahnjahrbuch 1972 und 1973 der DDR. Bücher über alle Baureihen der Deutschen Bahn einschließlich der Länderbahnen. Modellbahn Elektronik und vieles mehr. Insgesamt 62 Bände. Bitte anfragen. haschmo@telelev-dsl.de.

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,– + € 7,– Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

Messehefte MIBA, Eisenbahn-Journal, Bücher über Modellbahn und origin. H0-Modellbeschriftungen, H0-Zuglaufschilder. Märklin-Digit.-Fahr-Trafo 6021 sowie AC-Trafo. Tel.: 089/849282, E-Mail: bruno.baier@t-online.de.

www.bahnundbuch.de

Verkaufe preisgünstig antiquar. Kursbücher Großbritannien 50er/60er Jahre, Kursbücher DB/DR/Ausland ab 1975, Eisenbahnkarten und -Atlanten, Dienstvorschriften DB/DR, Lokbeschreibungen, Signalbücher, Eisenbahnlehrbücherei, Eisenbahnbildbände, Fachbücher alt + neu, Eisenbahn, Straßenbahn, Klein-, Privat- und Feldbahnen, Jahrbuch des Eisenbahnwesens ab 1950, Glasers Annalen, Loewe/Zimmermann: Der Eisenbahnbau, Fachbücher Bahnbau, Signal- und Sicherungstechnik, Hochbau, Gleisbau, Fahrzeuge. Detailliste (gratis) bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny.

W. Steffels: Lokomotivbau u. Dampftechnik, M. Pawlak Verl. 1991. M. Weghorn: Dampfloks Deutschland, Österreich, Schweiz, Buch u. Zeit Verl. 1988. R. Heinersdorf: Die große Welt der Eisenbahn, M. Pawlak Verl. 1985. DR DDR SB DV 301, Drucksachenverl. d. DR 1971, berichtigt 6/1973, 8/84. DR DDR Lokomotivkunde Dampflokomotiven, Bahn u. Bild Verl. 1992, handsigniert v. Autor H. Schnabel, einzeln o. i. bundle gg. Gebot an E-Mail: famhasi@freenet.de.

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

www.lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1953

GESUCHE
Dies + Das

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Fleischmann H0 alt Hakenkupplung, BR 01 Neubaukessel Nr. 4170, Schnellzugwagen 5101, Gepäckwagen 5103 1. Klasse, 5104 2. Klasse Wagen. Tel.: 0160/3771316.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

Suche Fleischmann Diesellok 4247 British Railways. Bitte nur neuere Modelle anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Schnabel Zahnradlok T28, Fotografieranstrich. Tel.: 07667/9113803.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

www.jano-modellbau.de

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

www.vgbahn.de

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen
www.schienenreiniger.de
Baptist-Hoffmann-Str. 19
97688 Bad Kissingen
Tel.: 0971/66345 • Fax: 0971/7853196
info@schienenreiniger.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ein perfektes Bahnbetriebswerk



Den betrieblichen Mittelpunkt auf einer Modellbahnanlage bilden der Bahnhof und sein Bahnbetriebswerk (Bw). Vor allem der Dampflokbetrieb erforderte eine umfangreiche Logistik. Obwohl die Richtlinien für die Konzeption eines Bw klar sind, werden auf vielen Anlagen Darstellungsfehler gemacht. Die ModellbahnSchule versucht dem Modellbahner genügend Informationen zu geben, damit künftige Planungen vorbildgerechter ausfallen. In letzter Zeit entwickelten verschiedene Hersteller bei den Premium-Bäumen Produktverbesserungen. Die neueste Ausgabe der ModellbahnSchule stellt diese interessanten Neuheiten vor.

100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung, rund 200 Abbildungen und Skizzen
Best.-Nr. 920036 | € 12,–

Einfach bestellen! 08141/53481-0 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

Hier gibt's das volle Programm! Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

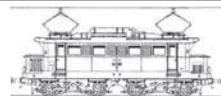
Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter

https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

Lok-Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

www.modellmobildresden.de



Acryl-Lack
wasserverdünnbar
nach **RAL**-*Farbtönen*
www.oesling-modellbau.de
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

PATERNOSTER
Vitrine
Schattenbahnhof
Individuell n. Mass
Platz sparend
alle Züge sofort verfügbar
Funktionsmodellbau RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

www.MDVR.de
Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für rautenhaus digital®

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr
Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

modellbahn-schildhauer ... für das besondere Detail am Modell
Suchen und Vergleichen
Neuer Webshop ab Ende Mai 2017 NEU - anders - übersichtlicher www.mbs-dd.com

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Angebote für Spur H0:

Hornby HR2377 E 33 ÖBB US-Zone	169,00 €	Brawa 41250 V 100 EIB Sound	219,00 €
Roco 62168 50 3646-2 DR	289,00 €	Brawa 43202 E 75 DRG Sound	429,90 €
Roco 62446 Reihe 1670 ÖBB	159,00 €	Brawa 48260 Ged. Güterwagen DR	25,00 €
Roco 63174 BR 491 DB hellblau	159,50 €	Gützold 50090 120 004-7 DR	181,93 €
Roco 72177 BR 50 DR Sound	364,00 €	Trix 22372 BR 042 DB Öl	279,00 €
Roco 72225 BR 52 Reko DR Sound	364,00 €	Trix 24126 Dampfschneeschleuder DR Sound	224,96 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

www.kuehn-digital.de

Die Lichtleiste mit integriertem Digitaldecoder besitzt 7 warmweiße LED, die gleichmäßig helles Licht spenden. Analogfahrer freuen sich über helles Licht ab rund 4 Volt. Rote LED lassen sich direkt anschließen und als Schlusslicht schalten. **LH10** Lichtleiste 17,99 €

Zwei Lokdecoder für N/TT und H0, super-flach und super-funktional: 4 Funktions-Ausgänge (bei T65 6!) mit programmierbaren Effekten, hochfrequenter Lastregelung, schaltbarem Rangiergang, Kurzschluss-Schutz, RailCom® und Susi-Interface. **N45 T65** Lokdecoder ab 28,90 €

Der multifunktionelle Schaltdecoder WD10 für 8 Weichen / Blocksignale oder 4 mehrbegriffige Lichtsignale; jeder Ausgang ist mit 1.0 A belastbar. Als besondere Efffekte lassen sich z.B. Baustellen- oder Reklamelicht programmieren. **WD10** 37,99 €

RailCom ist ein eingetragenes Warenzeichen der Firma Lenz Elektronik GmbH, Giessen

Maarweg 48b • 53619 Rheinbreitbach • Tel: 0 22 24 / 90 12 80

SPIELWAREN REIMANN
Ihr Onlineshop zum Anfassen.
Modelleisenbahnen und Spielwaren
von fast allen Markenherstellern zu sehr günstigen Preisen.
D-78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15
onlineshop: **www.reimann.de**

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Distler Spur 0 isolierte Schienen. Ein Kreis geschlossen. Tel.: 0151/15177766, Schilling.Udo1@web.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Modelleisenbahnfreunde Northeim/Rhumetal e.V. Modellausstellung am 09.–10.09.2017 im Jägerzelt (fester Bau) am Schützenring 2 in 37154 Northeim. Wir suchen für diese Modellausstellung noch kleine Modellanlagen für die Spurweiten H0, H0e/m, N, TT aus dem Raum Harz-Weser, Süd-Niedersachsen, Hessen, Thüringen, Sachsen-Anhalt. Info-Tel.: 05551/65986.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

ZIMO Decodereinbau in H0-Fahrzeuge. Fachkennt. + Erfahrung, anspruchsvolle Programmierung / Lichtmanagement. E-Mail: Modellbahn.pf@bluewin.ch, Tel.: 0041/449150447.

www.menzels-lokschuppen.de

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

www.modellbahnen-berlin.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Alter Bahnhof am Bähnle-Radweg im Hochschwarzwald an Reisegruppen bis 8 Pers. zu vermieten: www.bahnhof-kappel-gruenwald.de. Tel.: ++49(0)157/85098902, E-Mail: info@bahnhof-kappel-gruenwald.de.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

01.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

15.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 12–17 Uhr, 21493 Schwarzenbek, Röntgenstr. 24. Info-Tel.: 040/6482273.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Frisches Heu für Modellbauern

Klassische Heuhaufen als einfache Bastelei

Wer eine Wiese auflockern möchte, kann auf ganz einfache Art Heuheinzen (je nach Landschaft auch anders genannt) anfertigen. Man nehme ein Stück Schaumpolystyrol, schnitze es kegelförmig und male es in der unteren Hälfte graugrün an. Dann wird es mit Weißleim eingestrichen und mit langen, dunklen Grasfasern bestreut. Oft sieht man auch, dass eine Plane dafür verwendet wird, das Heu möglichst vor Regen zu schützen. Dazu wird Alu-Folie über den Kegel gezogen und aufgeklebt. Dann wird die Folie tarnfarbig-fleckig bemalt. Zum Schluss werden noch drei Füße von unten hineingesteckt, die aus braun lackierten, 1,5 Millimeter starken Messingdrähten bestehen. Das ist im Modell dann der sichtbare Teil der Holzstangen, auf denen das Heu trocknet. Unten muss ein Abstand zur Erdoberfläche zu sehen sein, damit das Heu keine Feuchtigkeit vom Boden aufnimmt. Das war auch schon alles! Normen für Höhe und Breite gibt es nicht, deshalb habe ich zur besseren Orientierung eine Kuh auf dem Foto mit abgebildet.

Hans-Steffen Hoßfeld



Das nebenstehende Bild zeigt, wie gut die Heuheinzen aussehen.



FOTOS (2): HANS-STEFFEN HOSSFELD

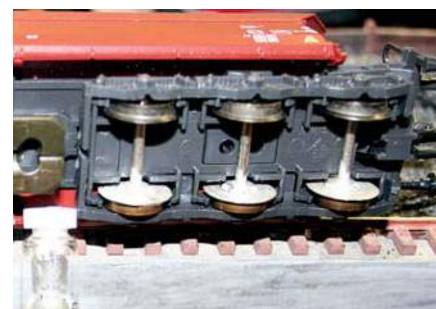
Vom Styrodurklumpen zum fertigen Heuhaufen: Die Arbeitsschritte für die realistisch wirkenden Heuheinzen sind denkbar einfach.

Guter Lauf und sicherer Kontakt

Gleichstromradsätze für Wechselstrombetrieb

Kürzlich habe ich einen Wagen mit isolierten Radsätzen gekauft. Nun will ich diesen auf meiner Mittelleiter-Wechselstrom-Anlage einsetzen. Dazu müssen die Radsätze nicht getauscht werden, selbst umbauen geht auch: Als Erstes muss das Radinnenmaß mittels eines Schraubstockes auf 14 Millimeter verringert werden (siehe Skizze). Dadurch verhindert man das Entgleisen des Wagens auf Märklin-Weichen. Mein Wagen mit den neuen Radsätzen fährt gut auf dem Mittelleitergleis, aber die Räder sind noch isoliert. Ein großer Vorteil des Mittelleiters ist jedoch die einfache Besetztmeldung, die ich erhalten möchte. Meine Schienen sind daher auf einer Seite zweimal aufgetrennt. Ein angelötetes Kabel führt zur Besetztmeldung für den abgetrennten Gleisabschnitt. Der nicht isolierte Radsatz gibt den elektrischen Kontakt zur zweiten Schiene, die mit der Masse verbunden ist. Da die Räder des Radsatzes bisher isoliert waren, schafft Silberleitlack an dieser Stelle schnell Abhilfe. Da sich das Silber absetzt, muss das Fläschchen vorher gut geschüttelt werden. Zudem sollte man alle Flächen mit etwas Alkohol fettfrei machen. Der Leitlack wird mit einem kleinen Pinsel dort aufgetragen, wo die Achse vom Rad her isoliert ist. Somit wird eine elektrisch leitende Verbindung erstellt. Zur Sicherheit wird nach dem ersten Durchtrocknen der Lack noch zweimal aufgetragen. Diese kleine Bastelei schont den Modellbau-Etat, denn ein Wechselstromradsatz kostet rund drei Euro, was bei dem abgebildeten Erzwagen allein schon mit fast 20 Euro zu Buche schlägt.

Horst Piecha



Der Silberleitlack sorgt für eine gute Verbindung beider Räder.

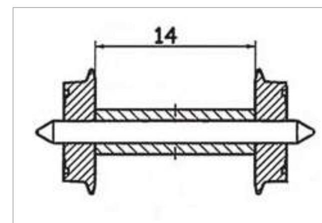


FOTO UND SKIZZE: HORST PIECHA

Mittels einer Distanzhülse in passender Länge lässt sich das Innenmaß einstellen.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Damit nichts anbrennt

Brandschutz im Modell



Von wertvollen Hintergrundinformationen zu den Aufgaben und technischen Ausrüstungen des Vorbilds über die von der Industrie gefertigten Modelle typischer Feuerwehrfahrzeuge und -gerätehäuser aus unterschiedlichen Epochen bis hin zur Modellgestaltung packender Einsatzszenen kommt in der aktuellen Ausgabe der EJ-Modellbahn-Bibliothek nichts zu kurz.

Liebenswerte und aufregende Details der Feuerwehr beim Vorbild werden maßstäblich auf der Modellbahnanlage umgesetzt. Natürlich darf auch der Einsatz von Elektronik an dieser Stelle nicht fehlen. Viele Schritt-für-Schritt-Bauanleitungen mit detaillierten Stücklisten erlauben den einfachen Nachbau der vorgestellten Szenen und machen dieses reich bebilderte Heft zu einem wertvollen Begleiter sowohl für Einsteiger als auch für fortgeschrittene Modellbauer und Modelleisenbahner.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 681702 | € 15,–

Das „1x1 des Anlagenbaus" in der EJ-Modellbahn-Bibliothek



Rund um den Bahnhof
Empfangsgebäude, Bahnsteige, Ladestraßen, Schuppen, Stellwerke und mehr
Best.-Nr. 681501 · € 13,70



Stadt-Landschaft und Nahverkehr
Landschafts-, Stadt- und Straßenbau im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681502 · € 13,70



Die perfekte Heimanlage
Schritt für Schritt zur eigenen Modellbahn im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681601 · € 13,70



Fahrzeuge altern und patinieren
Vorbildgerechte Betriebs- und Witterungsspuren
Best.-Nr. 681602 · € 15,–



Die digitale Werkstatt
Faszinierende Möglichkeiten dank moderner Hard- und Software
Best.-Nr. 681701 · € 15,–

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.facebook.com/vgbahn

Endlich sind die Gebäude fest montiert, alles ist begrünt und detailliert: Ungezählte Stunden flossen in die Fertigstellung der Brauerei.

Im Heft 2/2017 stellten wir den Zusammenbau der Brauerei Weihenstephan aus den Teilen des Minitrix-Bausatzes vor. Doch der Großteil der Arbeit wartete noch.

TEIL 2

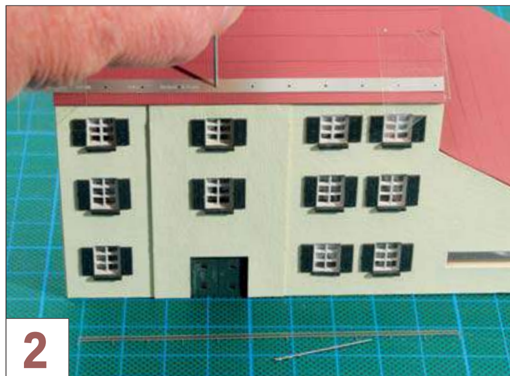
Brauerei en détail

Fünf Monate Bauzeit, nur für die Fertigstellung der Oberfläche eines überschaubaren Segmentes in Baugröße N? Dass es so lange dauern würde, hätte ich selbst nicht gedacht.

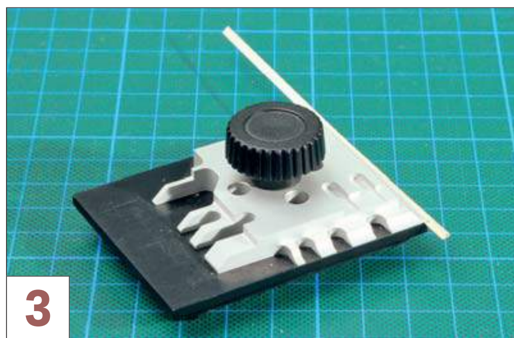
Nach Abschluss der Arbeiten für den ersten Teil des Werkstatt-Berichts machte ich mich auf nach Freising. Ich wollte vor der Detaillierung des Minitrix-Bausatzes herausfinden, wo beispielsweise die Fallrohre sitzen müssten. Doch ich nahm so viele Vorbild-Anregungen mit nach Hause, dass ich die Eindrücke und Ideen erst einmal sortieren und auf die Realisierbarkeit hin prüfen musste. Ich stellte auch fest, dass



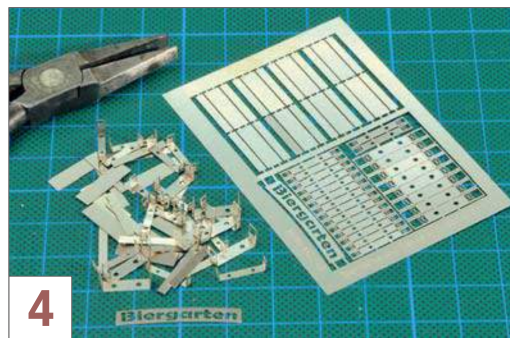
Gegen Wasser und Schnee: Dachrinnen von Auhagen und gelaserte von SMB, Fallrohre (ebenfalls aus Marienberg) und Schneefanggitter von Weinert.



Die Weinert-platinen enthalten Bohrschablonen, die am Dach fixiert werden. Die Bohrpunkte für die Schneefanggitter markiert man mit einer Stecknadel.



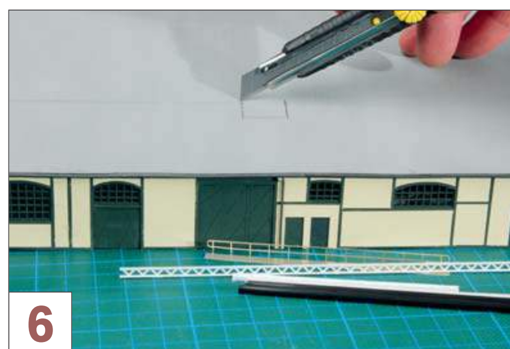
Die gelaserten Dachrinnen werden in eine Biegehilfe eingespannt und dann der Länge nach abgeknickt. So passen sie unter die Dachvorsprünge.



Viel Neusilber: N-Detail liefert feines Ausstattungsmaterial, darunter diese Biergartengarnituren. Die Füße werden mit der Flachzange gebogen.



Dachrinnen überall, Fallrohre an jeder zweiten Ecke, die Dachentwässerung ist aufwendig. Auch Schneefanggitter sind durchgängig zu verbauen.



Beherzter Schnitt: Nach vorheriger Abschätzung der Lage erhält das Dach der großen Halle eine Aussparung für die zu ergänzenden Rohrleitungen.

der Konstrukteur, wohl auch aus Kostengründen, so manchen Kompromiss bei der Umsetzung des komplizierten Vorbildes in ein Modell eingehen musste. So manches aufwendig gestaltete Fassaden-Detail sucht man am Lasercut-Bausatz daher vergeblich. Doch das ist aus meiner Sicht verschmerzbar, wirkt doch das Gesamt-Ensemble sehr vorbildgetreu. Es war mir auch nicht möglich, die Modell-Fassaden nachträglich noch zu ergänzen und zu verfeinern, weil dann zum Beispiel für Trauf-Gesimse ein größerer Dachüberstand notwendig gewesen wäre.

Daher wollte ich mich auf Details beschränken, die ohne Probleme noch zu ergänzen waren. Dachrinnen und Fallrohre gibt es tatsächlich nicht als separates Zubehör in N zu kaufen. Zwei Hersteller halfen mir aus der Patsche: Auhagen spendierte zahlreiche Spritzlinge mit Fallrohren und Obergeschoß-Decken, an denen Dachrinnen angespritzt sind. Letztere trennte ich mit einem Cutter ab. Schlag-Modellbau (SMB) aus Olching laserte mir viele weitere Dezimeter an Dachrinnen, denn – man

Meterweise Dachrinnen aus Kunststoff und Karton

glaubt es kaum – 3,2 Meter davon waren insgesamt nötig. Bis alle Rinnen und Rohre passgenau zugeschnitten und montiert waren, vergingen Stunden. Das Verkleben war mühsam, da die Dachüberstände an den einzelnen Gebäuden sehr unterschiedlich ausgefallen sind. Zur Dach-Detaillierung gehörten auch super-filigrane Schneefanggitter von Weinert. Deren Montage wird durch die beiliegenden Bohrschablonen, die allerdings exakt angelegt werden müssen, etwas erleichtert.

Um der N-Brauerei ein industrielles Erscheinungsbild zu geben, wollte ich diverse Rohrleitungen, Treppenaufstiege, Laufstege oder Leitern ergänzen, wie ich sie auch beim Vorbild in Freising so oder ähnlich vorgefunden hatte. Passende Bauteile fand ich im Sortiment von N-Detail. Die



Vor der Lackierung mit der Airbrush-Pistole werden alle Neusilber-Kleinteile wie Tische, Bänke und Stühle punktuell auf Platinenreste gelötet.



N-Detail lieferte die Sitzgelegenheiten und die Einfriedung für den Biergarten und das angrenzende Café. Und wo bleibt das Bier?


8

Grobarbeit: Nach der Vorbereitung der vielen winzigen Bauteile bietet das Aufbauen des Geländes mit Styrodur und Pappe eine willkommene Abwechslung.

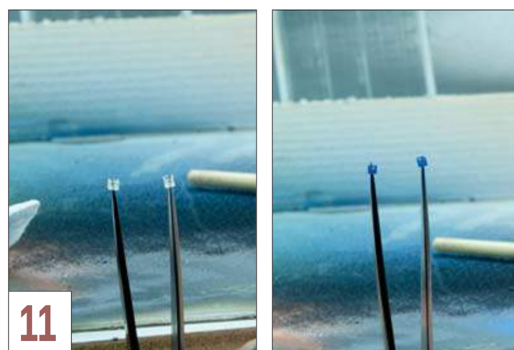

9

Auf der gegenüberliegenden Seite der Gebäude wurde eine Stützmauer mit Torbogen eingefügt, die in ähnlicher Art auch beim großen Vorbild steht.



10

Lackierwerkstatt: Alle Neusilber- und Messingteile, aber auch Kunststoffrohre werden grundiert. Die neue Airbrush-Pistole hat sich bewährt.


11

60 kleine Bierkästen von FKS erhielten in der Lackier-Kabine ihr Weihenstephan-Blau. 30-mal aufspießen, lackieren – und vorsichtig absetzen.

Rohrbrücke zwischen dem eigentlichen Brauereigebäude und der Halle entstand aus Evergreen-Trägern, Riffelblechen von N-Detail und Kunststoff-Rohren aus einem Rohrbrücken-Bausatz von Modellbahn-Union/DM-Toys. Alle Teile wurden nach der Grundierung aluminiumfarben lackiert. Etwas Wagemut erforderte der Einschnitt im Dach der Kustermann-Halle, wo die Rohrleitungen einmünden sollten. Ohne großes Ausmessen geschah das weitgehend nach Augenmaß. Erst nach dem endgültigen Verkleben der Gebäude auf dem Segment stellte sich heraus, dass das Augenmaß nicht ganz exakt, aber immerhin tolerabel funktioniert hatte. Weitere Geländer stammten aus dem Sortiment des spanischen Herstellers N-Train, der lange Aufstieg am Schornstein kam von N-Detail. Auf der Brauerei wurden sechs Schornsteinaufsätze von Modellbahn-Union platziert, die eigentlich für Lokschuppen gedacht sind, silberfarben lackiert aber gleich nach Industrie aussahen.

Bevor ich die einzelnen Gebäude auf dem Gelände verklebte, unterzog ich sie einer Alterung mit Pulverfarben, die ich vor Jahren einmal bei „Rainershagener Naturals“ erworben hatte. Das Verfahren gelingt nur, weil alle Bauteile vor dem Zusammenbau eingefärbt wurden (siehe Teil 1). Auf den so vorbereiteten Flächen lässt sich das Pulver mit dem Pinsel gut verteilen und einarbeiten: Für große Flächen eignet sich ein Borstenpinsel, mit dem man ein Zuviel des Guten wieder abbürsten kann, für kleinere Schmutzspuren in den Ecken nimmt man einen kleineren, weichen Pinsel.

Für die Außenanlagen war weiteres Zubehör zu beschaffen: Vor dem Bräu-Stüberl liegt im Original ein geräumiger Biergarten mit einigen Nebengebäuden. Im Modell blieb nur die Fläche für einige Biertische und Bänke aus dem N-Detail-Programm. Westlich der Gastronomie befindet sich eine Holz-Terrasse, die auch im Modell mit dünnem Furnierholz nachgebildet wurde. Auch die grün lackierten Bistro-Tische und Stühle sowie die Sonnenschirme stammen von N-Detail.

Richtig fummelig wurde es beim eigentlichen Weihenstephaner Thema, dem Bier: FKS-Modellbau bietet seine winzigen, 3D-gedruckten Bierkästen auch unlackiert als Bausatz an. Zweimal 30 Stück wurden blau lackiert, die Einsätze mit den Nachbildungen der 20 Flaschen braun. Das Einsetzen der Flaschen zwang zu Langmut: Nur exakt rechtwinkelig gehalten, gleiten die winzigen lackierten Bauteile ineinander,


12

Die Einsätze für die Flaschen wurden vor der Braun-Färbung aufgeklebt. So konnte in einem Rutsch lackiert werden. Nun folgt das Einsetzen.



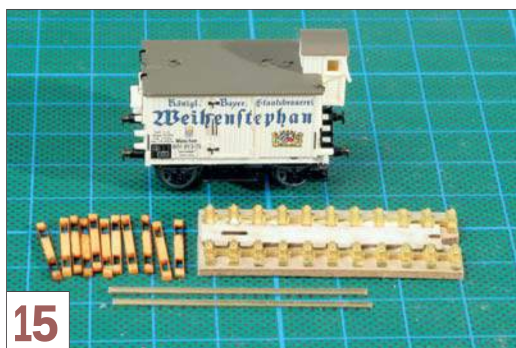
Die Fummelei hat sich gelohnt. Ohne die Bierkästen wäre das Umfeld des Bräu-Stüberls kaum authentisch zu gestalten. Die Alt-Wirtin hat gerade Pause.



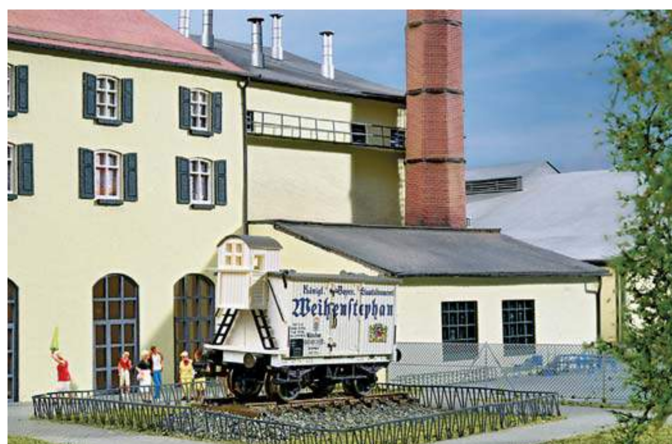
Vor dem Verkleben auf dem Modul werden die zu Gruppen zusammengefassten Gebäude gealtert. Der Vorrat an Pulverfarben reicht noch ein Weilchen.



Mit dem Borstenpinsel wird grünliches Schmutz-Puder auf das Dach aufgetragen und eingebürstet. Für dunkle Stellen kommt der kleinere Pinsel zum EInsatz.



Vier Zentimeter feinstes Gleis: Von SMB stammen die Zutaten für den Denkmalsockel: Schienenstühle aus Messingguss und gelaserte Holzschwellen.



Ein bisschen Eisenbahn muss sein: Vor dem Brau-Museum findet das Minitrix-Modell Platz. Doch die Reiseführerin hat keinen Sinn für diese Art der Historie.

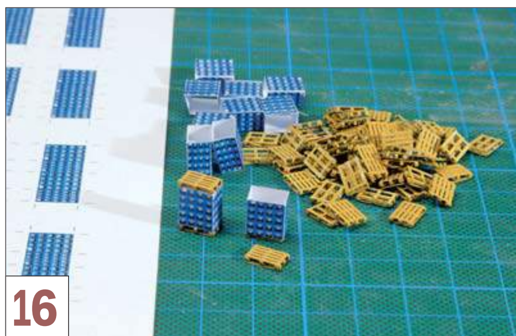
schon leichtes Verkanten führt zu Frust – und das 60-mal. FKS bietet noch weitere Winzigkeiten zur Ausgestaltung: Dachantennen, Wetterfahnen, Turmuhren, ja sogar Türschilder mit Klinken.

Charakteristisch und prägend rund um die Brauerei sind die meterhohen Türme aus palettenweise aufgestapelten Bierträgern. Ich hatte bei meinem Besuch in Freising einen Ausschnitt eines solchen Turmes fotografiert. Das Bild wurde mit Hilfe von Photoshop auf das Maß der N-Paletten (gefalzte Neusilber-Bausätze von N-Detail)

FOTO: ARCHIV BAYER, STAATSBRAUEREI WEIHENSTEPHAN



Das einzige bekannte Bild eines Weihenstephan-Bierwagens zeigt ein Exemplar in den 1950er-Jahren. Ein passendes N-Basismodell fehlt.



Hunderte von Bier-Paletten prägen das heutige Brauereigelände in Freising. Zumindest ein kleiner Teil sollte auch in N verwirklicht werden.



Der Platz vor der Halle eignet sich zum Arrangieren kleiner Szenen.



Zu spät für die Umsetzung kam die schöne Vorbild-Anregung eines Schrägaufzuges für Bierwagen, wie er bei der Brauerei Felsenkeller in Herford bestand (rechts). Die drei Weihenstephan-Kühlwagen von Fleischmann warten daher vergeblich.



FOTO: SLG. HEINO UEKERMANN

skaliert und auf die vier Seiten des Bierträger-Stapels übertragen. Die Ausdrucke für 60 Paletten (man bräuchte eigentlich einige hundert) wurden vorsichtig angeritzt, mit dem Cutter ausgeschnitten, gefaltet und mit einer kleinen Lasche verklebt. Mit Holzleim erfolgte auch die Verklebung mit den Paletten. Vorbildwidrig wurde oben auf dem Stapel ebenfalls eine solche aufgesetzt, damit man die Schummelei mit dem Hohlkörper nicht entdeckt.

Meine Brauerei Weihenstephan liegt auf dem (Klapp-)Deckel eines Wendemoduls, welches an einen Landbahnhof anschließt (Bild 17). Zu spät entdeckte ich die Vorbildaufnahme eines herrlichen Schräg-Aufzuges mit davorliegender Wagendrehscheibe der Brauerei Felsenkeller in Herford. Mit einigen Anpassungen der schon lange Zeit fertigen Geländeform meiner beiden Segmente wäre vielleicht eine Umsetzung in N denkbar gewesen. Doch die Herausforderung einer komplizierten Mechanik im Maßstab 1:160 erspare ich mir.

Noch wartet meine Brauerei auf den Straßenanschluss in Richtung Bahnhof. Angedeutet ist das den Berg hinauf führende Asphaltband schon. Doch am Waldrand, am Segmentübergang direkt vor dem Bräu-Stüberl, muss noch eine Stützmauer gebaut werden. Ist das erledigt, folgen weitere Bier-Paletten und die Pflanzung von Zierstauden im Park vor dem Brau-Museum. Die Pflaster-Beläge (Lasercut von SMB) müssten auch noch graniert werden. Es gibt eben stets noch etwas zu tun. ☐ *abp*

MODELLFOTOS (23): A. BAUER-PORTNER



Ein Tisch, drei Bänke und ein Fahrrad wurden für die Belegschaft in Blau lackiert. Links an der Wand wartet der Haustrunk für die Pause, der Fahrradlenker muss noch montiert werden.



Dicke und dünnere Stämme: Die Beladung der modernen Rungenwagen kann man durchaus variieren, das macht das Zugbild noch interessanter.

Mit der Rungenwagen-Doppeleinheit der Bauart Laaps 565 ist ein interessanter Farbtupfer für die H0-Bahn zu haben. Modelle gibt es von Sudexpress und Liliput.

Die Grünen kommen

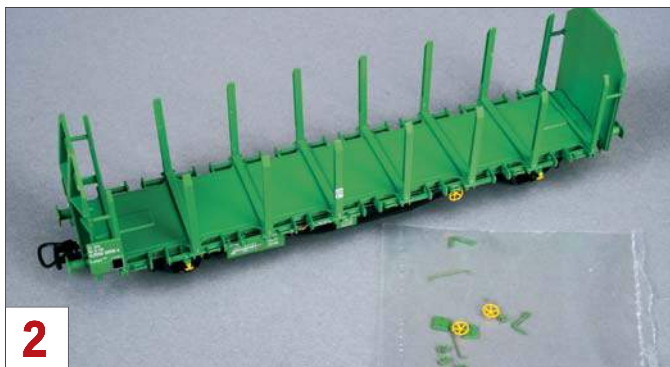
Wer an den Wagenpark der DB Cargo denkt, hat die Farbe Hellgrün vermutlich nicht im Sinn. Doch eben in dieser Lackierung wurden 100 zweiteilige, fest gekuppelte Rungenwagen von dem Bahnunternehmen geleast. Die Fahrzeuge der Gattung Laaps 565 entstanden im Auftrag der VTG France ab 2006 aus Schiebewandwagen der Gattung Hbis. Die für den Transport von Stamm- und Schnittholz gedachten Wagen fanden bei mehreren Bahngesellschaften Verbreitung, so auch in Tschechien, in Österreich und in der Schweiz. Für die Baugröße H0 bietet unter anderen der portugiesische Hersteller Sudexpress entsprechende Modelle an. Fast baugleich sind die Liliput-Versionen. Kennzeichnend für die verwendete, rund 32 Zentimeter lange Sudexpress-Einheit ist die besonders feine Gestaltung mit vielen angesetzten Teilen wie Handläufen und Rädern, Kranhaken und Rangiertritten. Weitestgehend nachgebildet ist die Bremsanlage am Unterboden. Zudem besitzen die Modelle Federpuffer. Diese zeigen allerdings recht viel Spiel um die Drehachse, was sich an schief ausgerichteten Puffertellern zeigt. Ein den Modellen beigelegtes Tütchen mit etlichen Kleinteilen ist kein Grund zur Besorgnis. Es handelt sich nicht um Zurüstteile, vielmehr sind hier Ersatzteile wie Kranhaken, Rangiertritte und Handräder enthalten.

Hochdetaillierte Modelle als gute Basis für die Superung

Die besonders filigrane Bauweise der Wagen hat allerdings ihre Nachteile. Sind die Modelle erst einmal aus der Verpackung befreit, zeigen sich ein paar Unzulänglichkeiten. Nicht sonderlich belastbar ist zum Beispiel die Verbindung zwischen den Stirnwänden und den jeweils ersten Rungenpaaren. Hat sich diese gelöst, hilft ein wenig Kunststoffkleber. Bis dieser aushärtet, sichert man die Reparaturstelle mit einer Klammer. Fallweise löst sich auch die Stirnwand selbst vom Fahrgestell. Hier sorgt eine winzige Menge Sekundenkleber für festen Halt. Er wird von der Unterseite her an die beiden Steckzapfen gebracht, zum Beispiel mit einem Zahnstocher. Flüchtig sind auch gern die gesteckten Puffer und die geklebten Kranhaken. Es schadet also nichts, vor dem ersten Anla-



Sudexpress liefert eine sehr fein gestaltete H0-Ausführung der fest gekuppelten Wageneinheit. Gefertigt werden die Modelle in China.



Der kleine Beutel enthält keine Zurüstteile, sondern Ersatzteile wie Rangiertritte, Kranhaken und Handräder.

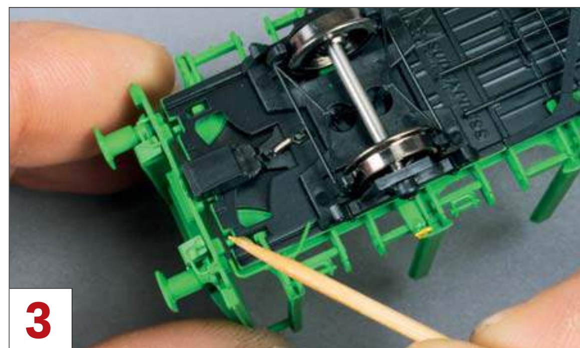
geneinsatz der Wagen die genannten Bauteile auf ihren Sitz hin zu überprüfen und gegebenenfalls mit etwas Klebstoff neu zu befestigen. So quietschgrün, wie die Wagen aus der Schachtel kommen, sollte man sie aber nicht auf der Modellbahn einsetzen. Eine farbliche Behandlung und die Beladung sorgen für ein vorbildgetreueres Aussehen. Zahlreiche Vorlagen in Form von Bildern finden sich im Internet.

Bevor es an die farbliche Gestaltung der Modelle geht, sind noch ein paar vorbereitende Schritte zu erledigen. Dazu gehört das Aufweiten des Schlitzes an den Spanngurt-Rollen. Die Nachbildung der Gurte selbst fehlt, hier ist der Bastler gefordert. Zur Darstellung der Ladungssicherung sind besonders feine Klebebänder geeignet. Diese finden sich im Programm von Kyosho unter dem Namen Micron-Line-Tape und sind im Modellbau-Fachhandel zu bekommen. Das selbstklebende Zierlinienband wird in unterschiedlichen Breiten angeboten, für die Baugröße H0 kommen die Bänder mit 0,7 und einem Millimeter in Frage. Um das feine Material überhaupt einfädeln zu können, bestückt man einen Minischleifer mit einem 0,6-mm-Bohrer. Mit mäßiger Drehzahl wird dann der Schlitz an der Spannrolle vorsichtig aufgerieben. Einen Bohrer benötigt auch, wer einen Schlusswagen darstellen möchte. Für Zughaken und Bremsschlauch muss jeweils eine Bohrung mit rund einem Millimeter Durchmesser gefertigt werden. Die Zurüstteile selbst gibt es zum Beispiel als Messing-Feinguss-Teile von Weinert. Auch die Zugschluss-Signaltafeln hat dieser Hersteller im Programm. Für die Befestigung des Zubehörs eignet sich Sekundenkleber-Gel. Vor der Lackierung der Wagen kommt aber nur der Zughaken an seinen Platz.

Eine passende Beladung kann man käuflich erwerben, der Eigenbau ist aber eine recht kurzweilige Angelegenheit und sehr kostengünstig dazu. Voraussetzung ist allerdings das Vorhandensein einer kleinen Modellbau-Tischkreissäge, um das Material effizient auf die benötigte Länge zu bringen. Der Rohstoff für den Nachbau einer Stammholz-Beladung findet sich in der Natur. Sollen zum Beispiel mächtige Laubbaum-Stämme auf die Reise gehen, eignen sich entsprechende Ästchen mit einer Stärke von bis zu rund 12 Millimetern. Für eine Beladung mit Kiefer-Rollen, die

Naturmaterial bildet die Holzbeladung nach

beim Vorbild in Längen von zwei, 2,5 und drei Metern gehandelt werden, sind Stauden-Stengel die richtige Wahl. Diese kommen überall auf ungenutzten Flächen oder auch im eigenen Garten vor, für die verholzten Stiele ist der Herbst die beste Erntezeit. Vor der Verarbeitung sollten die Hölzer natürlich gründlich getrocknet sein. Vorbildfotos zeigen am besten, wie die Beladung zu gestalten ist. Damit das Transportgut die richtige Breite und Höhe aufweist, ist es zweckmäßig, es auf dem unlackierten Wagen aufzustapeln. Die abgelängten Hölzchen werden Schicht für Schicht aufgelegt. Um sie zu verkleben, greift man am besten zu verdünntem Weißleim, der sehr sparsam dosiert wird. Der Klebstoff sollte später möglichst nicht von außen zu sehen sein. Zu den weiteren Beladungen des Laaps 565 beim Vorbild gehören Schnittholz-Stapel oder Schwartenholz-Bündel. Ganz vereinzelt fanden wohl auch schon Rohre und andere Bauteile ihren Weg auf die Ladefläche.



Die gesteckte Stirnwand kann sich lösen. Sekundenkleber sorgt für einen festen Sitz.



Die vorhandenen Schlitze werden zum späteren Einfädeln der Spanngurte aufgeweitet.

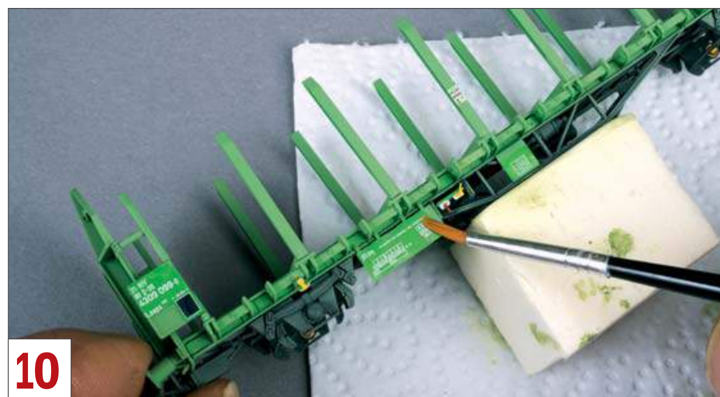


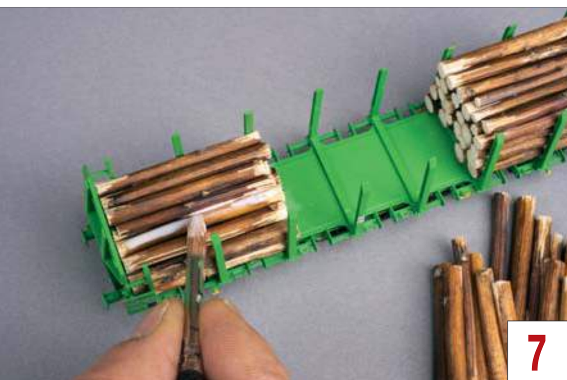
Mit Zughaken, Bremsschlauch und Signaltafeln lässt sich ein Schlusswagen gestalten.


6

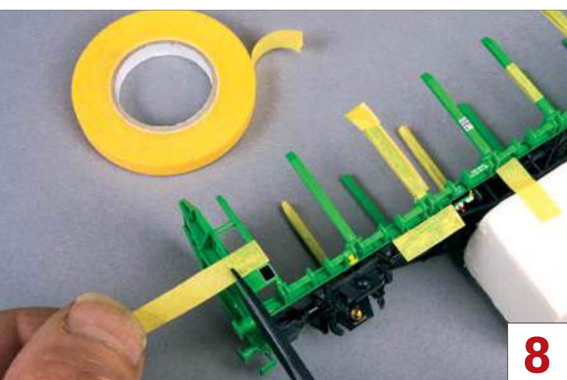
Für die Beladung eignen sich kleine Laubbaum-Äste und Staudenstengel.

Nach einer kurzen Trockenpause folgt die Reinigung bestimmter Wagenteile. Dazu gehören die Beschriftungen, Bremshebel, Haken und Handräder.


10


7

Nach dem Ablängen der Stengel und Äste folgt die vorläufige Beladung am Modell.


8

Mit Abdeckband kann man die Beschriftungen und einige Rungen abkleben.


9

Die Farbe wird aus Tamiya-Produkten der XF-Serie gemischt und sehr dünn aufgetragen.

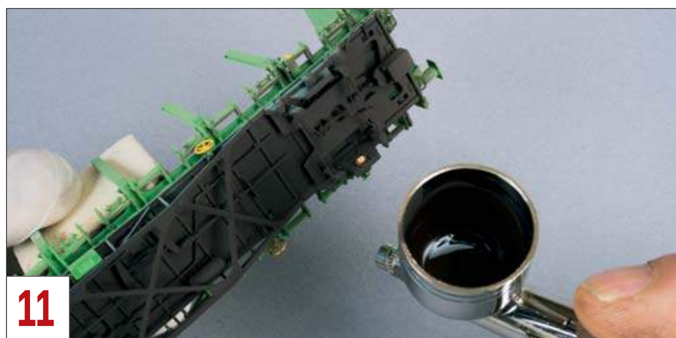
Da sich der grüne Aufbau nicht vom schwarzen Fahrgestell trennen lässt, muss das Aufbringen der Farben am kompletten Modell erfolgen. Hier kann man sich aber die unterschiedliche Zusammensetzung der Modellbaufarben zu Nutze machen. So lassen sich die Revell-Kunstharzfarben nach dem Auftragen zum Beispiel mit Feuerzeugbenzin wieder entfernen. Die Modellbaufarben der XF-Serie von Tamiya

Verschiedenartige Farben helfen beim Lackieren

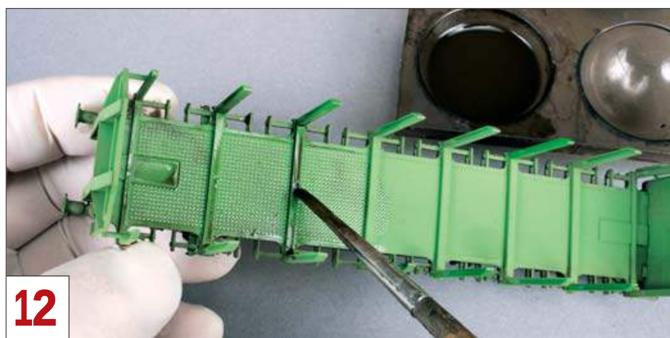
beeindruckt das nicht, hier würde erst die Verwendung einer Verdünnung auf Alkohol-Basis Wirkung zeigen. Damit ist die Reihenfolge der Lackierarbeiten auch festgelegt. Zuerst erhält der Aufbau seinen Farbauftrag, dann wendet man sich der Unterseite zu. Das für den Aufbau benötigte helle Grün muss angemischt werden. Hauptbestandteil dieser Mischung ist die Tamiya-Farbe XF 71. Dieser mittelgrüne Ton wird mit Weiß und wenig Gelb noch deutlich aufgehellt. Mit einer Airbrush-Pistole wird die Farbe dann sehr dünn aufgenebelt. Aufgrund der dünnen Farbschicht ist ein Abkleben der Beschriftung nicht unbedingt erforderlich. Die betreffenden Flächen lassen sich nach einer kurzen Trockenpause problemlos mit Pinsel oder Wattestäbchen reinigen, wenn beides mit ein wenig Verdünnung befeuchtet wurde. Für etwas Abwechslung im Aussehen sorgen abgeklebte Rungen, die nach der Alterung des Wagens wie neu lackiert wirken. Danach sollte der frischen grünen Farbe über Nacht Zeit zum Aushärten gegeben werden. Mit einem sehr dunklen Schwarzbraun erfolgt als nächster Arbeitsschritt die Lackierung des Unterbodens. Hier kommt eine Mischung aus Revell-84 (Lederbraun) und -08 (Schwarz) zum Einsatz. Etwas Farbe gelangt dabei auch auf die grünen Bereiche des Wagens. Mit Pinsel und Feuer-



Auf die am Zugschluss laufende Doppeleinheit wurden Schwartenholz-Bündel verladen. Die Modelle zeigen Ausbesserungsstellen in abweichenden Grüntönen.



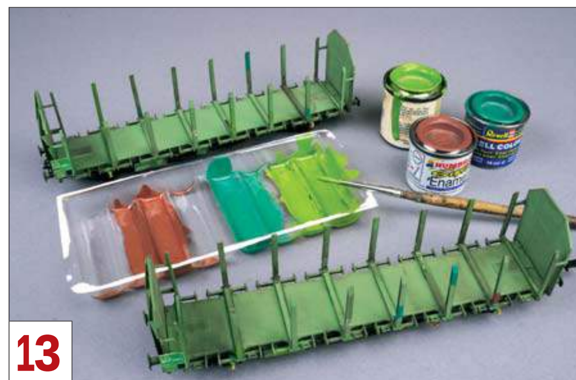
Jetzt folgt die dunkelbraune Lackierung der Unterseite mit einer Mischung aus den Revell-Farben 84 Lederbraun und 08 Schwarz.



Die Schmutzlasur auf Feuerzeugbenzin-Basis wird zügig und satt aufgetragen. Die Trocknung ist eine Sache von wenigen Minuten.

zeugbenzin ist das aber schnell behoben. Zurückbleibende Reste der schwarzbraunen Farbe sind durchaus erwünscht: Sie sorgen für vorbildgetreue Verschmutzungen. Diese sollten aber auch auf den übrigen Wagenteilen vorhanden sein. Zu diesem Zweck mischt man eine Schmutzlasur an, die aus den genannten Revell-Farben und viel Feuerzeugbenzin besteht. Diese Schmutzmischung wird mit dem Pinsel satt und zügig aufgetragen. Die Lasur verläuft dabei wie von selbst und bleibt vor allem in den Vertiefungen zurück. Ist der Schmutzeffekt zu gering, wiederholt man das Ganze. Bei einer zu starken Färbung werden die betroffenen Flächen wieder mit Feuerzeugbenzin gereinigt. Wenn alles gründlich getrocknet ist, folgt die Darstellung ausgebesserter Lackstellen. Wie Vorbildfotos vermuten lassen, ist das Werkstattpersonal in der Farbwahl nicht immer wählerisch, vielmehr wird genommen, was zur Hand ist. Auch der Bastler kann also zu unterschiedlichen Grüntönen oder zu rotbrauner Rostschutzfarbe greifen.

Auf den gestalteten Wagen darf jetzt die vorbereitete Beladung ihren Platz einnehmen, die nicht zwingend mit dem Fahrzeug verklebt werden muss. Die Ladungssicherung in Form der Spanngurte darf aber nicht fehlen. Hier kommen die schon erwähnten Klebebänder von Kyosho zum Einsatz. Beim Vorbild zeigen sich die Gurte in Gelb, Grün, Blau, Orange oder Rot. Wer dies nachstellen möchte, bemalt das Klebeband noch im gewünschten Farbton mit Modellbaufarbe. Als Spanngurt wird das Ende eines etwa zehn Zentimeter langen Bandes um die Spannrolle des Wagens gelegt und verklebt. Dann geht es mit etwas Zug über das Ladegut auf die andere Seite des Fahrzeugs. Hier wird der Gurt an dem Halter mit der angedeuteten Öse befestigt. Ein ordentliches Gefummel kommt noch zum Schluss: Es gilt, die eingerollten Gurte auf den übrigen Spannrollen nachzubilden. Dazu fädelt man kurze Abschnitte des Klebebandes ein und führt sie einmal um die Welle herum. Bei mehreren Fahrzeugen in der Modellbahnwerkstatt kann das durchaus zum Geduldsspiel werden. Danach steht allerdings eine sehr vorbildnahe Ausführung des Laaps 565 für die Modellbahn bereit. ☐ *Michael Siemens*



Für die Farbauswahl bei einfachen Ausbesserungen wird genommen, was zur Hand ist.

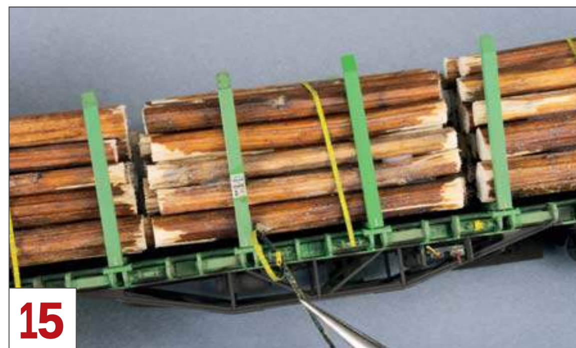


Feine Klebestreifen von Kyosho werden als Sicherungsgurte in die Schlitze eingeführt.



FOTOS: MICHAEL SIEMENS

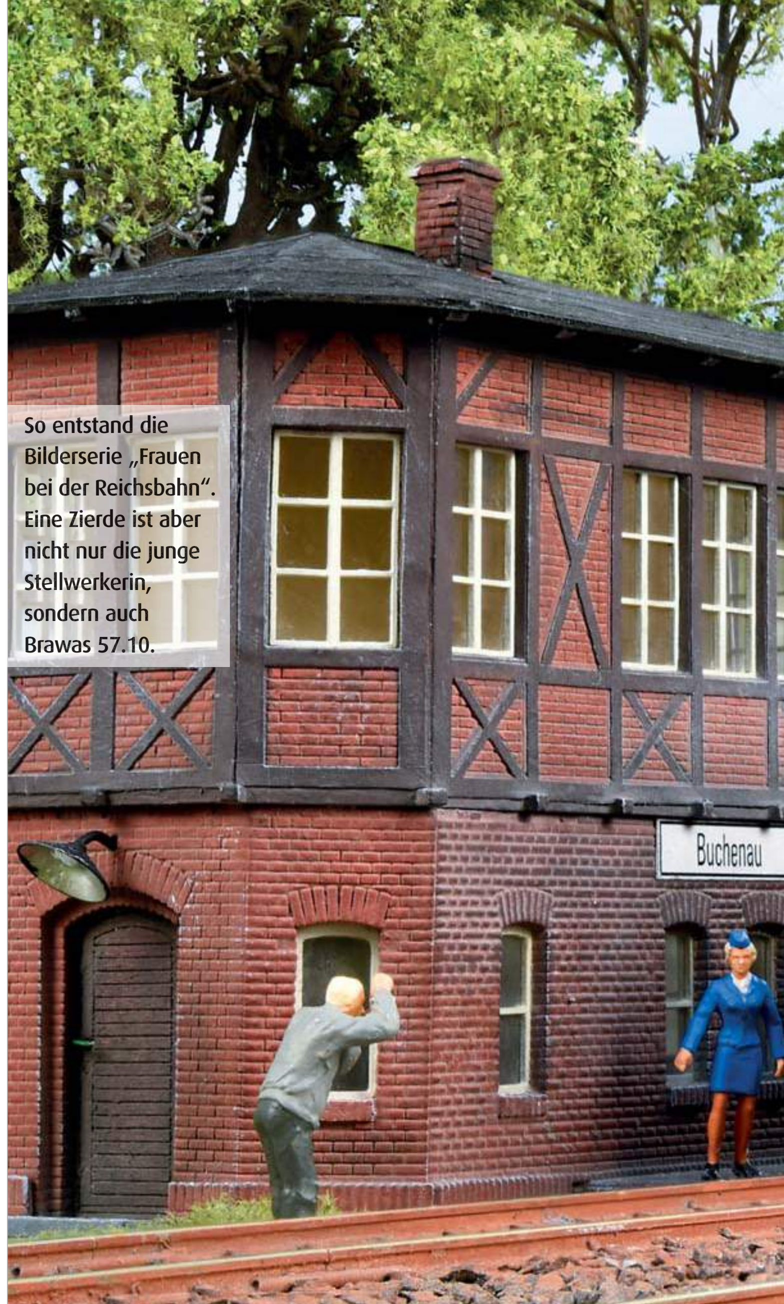
Auch in den Epochen V und VI noch häufig anzutreffen: der Holzumschlag an der Ladestraße. Dort machen sich die realistischen Modell-Beladungen richtig gut.



Sogar die unbenutzten Spanngurte können mit viel Geduld nachgebildet werden.

Die preußische G 10 als H0-Supermodell: Brawa liefert nun die lang erwarteten Modelle der Baureihe 57.10 aus.

Preußens Glorietta



So entstand die Bilderserie „Frauen bei der Reichsbahn". Eine Zierde ist aber nicht nur die junge Stellwerkerin, sondern auch Brawas 57.10.

Robust und leistungsfähig, aber nicht zu schwer: Das waren Anfang des 20. Jahrhunderts die Vorgaben für eine fünffach gekuppelte preußische Güterzuglok. Robert Garbe vom Eisenbahn-Zentralamt (EZA) legte einen entsprechenden Entwurf erstmals im Dezember 1907 vor. Im Prinzip wurden für die G 10 der Kessel der P 8 und das Fahrwerk der T 16.1 kombiniert. Nicht alle Direktionen der preußischen Eisenbahnverwaltung stimmten dem Projekt zu, die Direktion Breslau plädierte jedoch wegen ihrer schweren Militärzüge für die Beschaffung. 1910 wurden die ersten Loks ausgeliefert, die nicht leistungsfähiger als die vierfach gekuppelten G 8.1 ausfielen, sich aber durch einen geringeren Kesseldruck von nur 12 bar und eine Radsatzfahrmasse von anfangs nur 15 Tonnen auszeichneten. Bis 1925, also bis in die DRG-Zeiten, wurden über 2600 Maschinen ausgeliefert. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren davon noch etwa 650 Loks bei der DB und etwas über 100 bei der DR verblieben. Viele Maschinen gelangten ins Ausland. Von den türkischen, rumänischen und polnischen Staatsbahnen wurden G 10 auch direkt beschafft. Das Einsatzende kam bei der DB im Jahr 1970, bei der DR 1972.

Brawa liefert seine neukonstruierte, 2014 erstmals angekündigte G 10 nun zunächst in fünf Varianten der Epochen I bis IV aus. Doch lediglich die Epoche-III-Version der DB kommt derzeit in allen von Brawa angebotenen Ausstattungsvarianten auf den Markt: als Analog-Modell für Gleichstrom, als digitales Wechselstrommodell sowie als vollaus-


Da kann man sich fast nicht sattsehen: Fahrwerk, Gestänge, Kessel, Laternen, alles macht einen wohlgelungenen Eindruck.


Brawas G 10 hat eine gute Beleuchtung verdient. Man beachte das feine, im Licht hervortretende Handrad über dem Umlauf.

gestattete Digitalversion für AC und DC. Die Nachrüstung von Sound und Rauchgenerator ist für die erstgenannten Ausführungen möglich. Weitere Varianten ausländischer Bahnverwaltungen und auch zwei- und dreidomige Versionen sind angekündigt.

matet war. Die letzte L3 erhielt sie am 23. Juli 1965. Richtigerweise ist das Datum der letzten Bremsuntersuchung („24.1.66“) am Tender gelb aufgedruckt, auch der typische DR-Warnhinweis „Vorsicht! Kein Trinkwasser“ fehlt nicht. Die runde anstatt der rechteckigen Versi-

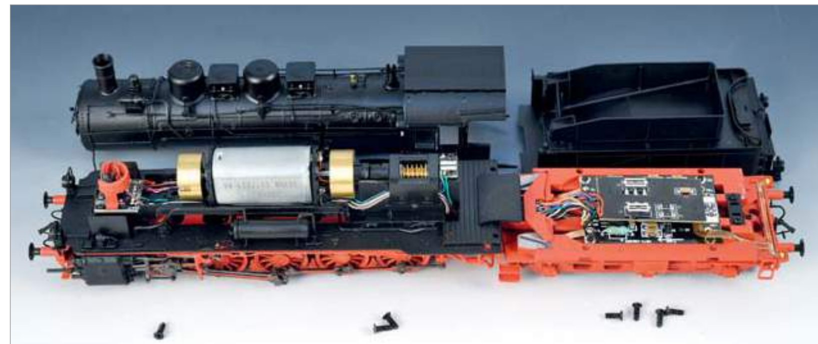
Leitungen, Griffstangen, Handräder. Aufstiegsleitern, Sicherheitsventil, Pfeife (messingfarben), Pumpen, alles wirkt absolut realistisch, dem Vorbild nachempfunden. Der von einigen Puristen kritisierte Übergang zwischen den Formteilen des Gehäuses und der Motor-Lagerung an der Kesselunterseite fällt auch im freiliegenden Bereich unterhalb des ersten Domes nur bei sehr genauem, fast überkritischem Hinsehen

Alle Bauartunterschiede der DR-Version sind nachgebildet

Wir testeten das Analog-Modell der 57 2419, eine DR-Lok gemäß der Epoche III mit Dachaufsatz. Den tadellos und vollständig ausgeführten Anschriften ist zu entnehmen, dass die Lok im Bw Güstrow der Direktion Schwerin behei-

on ist durch Vorbildfotos belegt. Die Elektropfeil-Warnsymbole an Sandkästen und am Führerhaus fehlen nicht.

Den aus Metall gefertigten Kessel zieren angesetzte Details in Hülle und Fülle. Bemerkenswert ist die Feinheit der



Sieben Schrauben muss man lösen, um die Gehäuse abnehmen zu können. Im Modell ist auch Platz für Raucherzeuger und Lautsprecher.

auf. Eine Augenweide ist das im angenehmen Rotton lackierte Fahrwerk mit feinsten Speichenrädern aus Zinkdruckguss. Zugunsten eines maßstäblichen Gesamtradstandes sind die Raddurchmesser etwas zu gering ausgefallen. Die Steuerung besticht durch filigranste Metallteile, auch der Schmierpumpenantrieb auf der Heizerseite wurde nicht vergessen. Die Bremsausrüstung ist vollständig nachgebildet. Die LED-Beleuchtung in den aufwendig gestalteten Lampengehäusen wirkt authentisch. Auch der Führerstand wird durch eine LED illuminiert. So ist hier auch die originalgetreue Kesselrückwand gut zu erkennen.

Im Tender der 57 2419 ist sogar das Aufnahmerohr für die Schürhaken nachgebildet. Wer es mag, kann also auch einen realistisch ausgeführten und nur teilweise mit (Echt-) Kohle befüllten Tender nachbilden. Ansonsten liegt ein Kunststoffeinsatz mit Kohleberg bei.

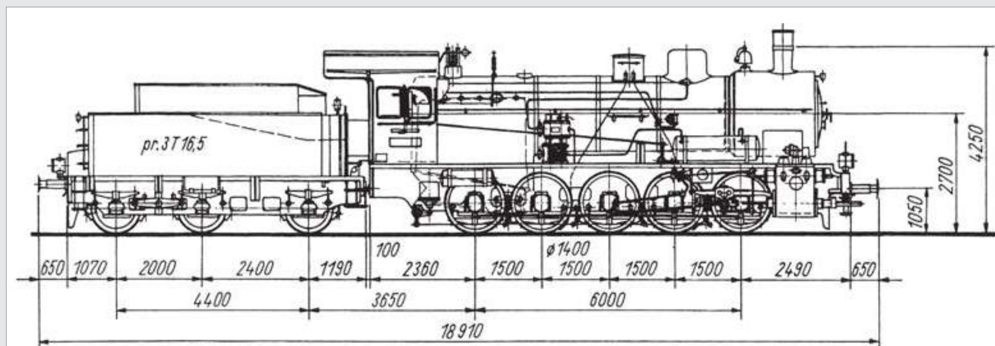
Der Antrieb mit kleinem Fünfpol-Motor und zwei Schwungmassen ist im Kessel untergebracht. Direkt angetrieben werden die letzten beiden Kuppelachsen, die anderen über die Kuppelstangen. Alle Achsen sind seitenbeweglich gelagert, der mittlere Radsatz ist abgefedert. Letzteres gilt auch für das ausgetüftelte Tenderfahrwerk, bei dem die äußeren Radsätze in Richtung der Fahrzeuglängsachse kippbar, und zwar untereinander gegensinnig gekoppelt, gelagert sind. Alles zusammen ergibt optimale, am Vorbild orientierte Fahreigenschaften, für die Brawa allerdings einen Radius von 420 Millimetern empfiehlt (R_{min} = 360 mm).

Trotz des Preises ist Brawas G 10 angesichts der perfekten Modelltechnik ihr Geld ohne Einschränkung wert. □ *abp*

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

Baureihe 57.10 von Brawa



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB



STECKBRIEF

Hersteller: Brawa
Bezeichnung: 57 2419 der DR
Nenngröße: H0
Artikelnummer: 40816
Stromsystem: Gleichstrom
Konstruktionsjahr: 2017
Epoche: III (Br. Unt. 24.1.66)
Gehäuse: Metall/Kunststoff
Fahrgestell: Metall
Gesamtgewicht: 370 Gramm
Preis: 384,90 Euro (UVP)
Varianten: K.P.E.V., DRG, DB (III, IV), DR, jeweils DC, DCC und AC



ELEKTRIK

Stromabnahme: fünf Lok- und drei Tenderradsätze
Schnittstelle: Plux22, für Sound und Rauchgenerator vorbereitet
Beleuchtung: Zweifach-Spitzenlicht und Führerhaus mit LED



MECHANIK

Antrieb: Fünfpoliger Motor mit zwei Schwungmassen, über Schnecken/Stirnradgetriebe auf die vierte und fünfte Kuppelachse
Haftreifen: Zwei



SERVICE

Gehäusedemontage: Lösen von sieben Schrauben im Lokrahmen, keine Rastverbindungen
Zurüstteile: Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Ausführliches großformatiges Faltblatt mit technischen Erläuterungen und Pflegehinweisen; große Ersatzteil-Zeichnung und -tabelle für 50(!) Versionen
Verpackung: Karton mit Kunststoffblister-Einsatz

Fahrwerte	Spannung	v_0 (km/h)
v_{min}*	2,9 V	3
v_{max}*	12 V	80
v_{max} Vorbild*	9,7 V	60

* Fahrregler: Heißwolf-SR 2000; v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit

Maßvergleich [mm]	Vorbild	1:87	Modell
LüP	18 910	217,4	218
Gesamtachsstand	6000	69,0	69,0
Treibraddurchmesser	1400	16,1	15,3



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Gut gelungen ist die enge Lok-Tender-Verbindung mit stromführender, kulissengeführter Deichsel.



Im aktuellen Look der Güterverkehrssparte der polnischen Staatsbahn PKP rollt das Sonneberger 1:87-Modell auf die Anlagen.

Piko hat ein Herz für Polen und beweist dies mit dem neuen Modell der ET 22 in H0.

Die Meistgebaute

Wer hätte es gedacht? Die Baureihe ET 22 der PKP ist die meistgebaute europäische Elektrolokomotive. Zwischen 1969 und 1989 rollten sage und schreibe 1183 Stück aus den Pafawag-Hallen. Der schicke Sechsachser für den Güterverkehr war über Jahrzehnte der Lastenesel im elektrifizierten Bahnnetz Polens. Die Lok leistet 3000 kW und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h, weshalb die ET 22 auch immer wieder vor Personenzügen anzutreffen waren.



Das fein detaillierte Modell findet sicher auch außerhalb Polens seine Liebhaber.

FOTOS: BAUER-PORTNER

Für die Sonneberger wurde Polen in den letzten Jahren zu einem wichtigen Absatzmarkt. Deshalb erscheinen mit gewisser Regelmäßigkeit auch Triebfahrzeugneuheiten für unsere Nachbarn östlich der Oder.

Das Modell der ET 22 im eleganten, aktuellen Blau der PKP Cargo reiht sich in puncto Qualitätsstandard nahtlos in die Riege der Piko-Expert-Fahrzeuge der letzten Jahre ein.

Das Gehäuse ist sauber graviert, das Erscheinungsbild des Vorbilds wurde gut getroffen. Die Drehgestellblenden sind akkurat nachgebildet. Freistehende Details findet man dort, wo sie nötig sind, angespritzte dort, wo ein freistehendes Teil keinen Mehrwert erzeugt. Der Führerstand ist nachgebildet und eine Maschinenraumeinrichtung angedeutet. Die Stromabnehmer sind angenehm zierlich ausgefallen. Lackierung und Bedruckung geben keinen Anlass zur Kritik. Besonders gelungen: die typisch polnischen Scheinwerfer mit ihren sehr schönen Reflektoren.

Die Fahreigenschaften des Analogmodells sind sehr ausgewogen. Bei 12 Volt erreicht die ET 22 eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Die Zugkraft ist ausreichend für vorbildgerechte Züge. ☐ *al*



Die blauen Puffer wirken etwas seltsam, sind aber so korrekt und fotografisch belegbar.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 96330
- **Gehäuse/Chassis:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen; Wirkung auf die beiden äußeren Radsätze des Drehgestells
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 504 Gramm
- **V_{min} (1,4 Volt):** 4 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 150 km/h
- **Preis:** 169,99 Euro (UVP)

In der Ursprungsausführung in Rotbraun mit Zierlinien und teilweise goldfarbener Beschriftung erscheint die erste Modellvariante von Piko.

Piko überrascht mit einer Neukonstruktion der NS-Baureihe 2200, nun auch für H0.

Generationswechsel

Nach US-amerikanischen Vorbildern und Entwürfen entstanden die insgesamt 150 Maschinen der niederländischen Baureihe 2200, die von 1955 bis 58 gebaut wurden und den Traktionswechsel in unserem Nachbarland entscheidend beschleunigten. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 106 km/h waren die Loks universell einsetzbar und kamen ursprünglich vor Reisezügen wie auch im Rangier- und Güterdienst, dort in Vielfachtraktion mit bis zu vier Loks, zum Einsatz. Erst 2003 schieden die letzten Exemplare aus.

Das Piko-Modell leitet, nach einer Neukonstruktion in N, nun den Generationswechsel auch im H0-Maßstab ein und gerät der bekannten Roco-Nachbildung zur ernsthaften Konkurrenz: Sehr scharfkantige Gravuren am Aufbau, eine maßstäblich wirkende Riffelblechimitation an den Umläufen und vor allem die freie Sicht durch das Führerhaus sprechen für das neue Modell. Den Vorbau ziert ein filigranes Ätz-Gitter über dem Lüfter, die seitlichen Geländer und Frontgriffstangen sind ebenfalls aus Metall gefertigt und daher dünn und trotzdem stabil. Trotz der prinzipiell einfachen Bauart gibt es jede Menge Details an den Drehgestellen, Federpakete und Bremsnachbildung wirken sehr gut. An beiden Lokenden sitzen freistehende Schlusslichthalter aus Kunststoff, Zurüstteile für einen geschlossenen Rahmen unterhalb des Pufferträgers und zur Detaillierung desselben liegen bei. Die LED-Beleuchtung bietet Rot-Weiß-Lichtwechsel auf getrennten Lampen und ein digital schaltbares Führerhauslicht. Die Plux22-Schnittstelle erfüllt alle Optionen für zeitgemäße digitale Funktionsvielfalt. Die Sound-Nachrüstung ist vorgesehen und einfach umzusetzen. Ein schweres Metallchassis und ein Pufferkondensator sorgen in Verbindung mit zwei Schwungmassen für sehr ausgewogene Fahreigenschaften und einen Auslauf von immerhin 13 Zentimetern. Was will man mehr? □ *abp*



FOTOS: BAUER-PORTNER

So präsentiert sich die Führerhausseite der Allzwecklok ohne Zurüstteile.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 52680
- **Gehäuse/Chassis:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Fünfpol-Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 318 Gramm
- **V_{min} (1,8 V):** 5 km/h
- **V_{max} (12 V):** 155 km/h
- **Preis:** 129,99 Euro (UVP)



Eindrucksvoll ist nicht nur die Größe der 2M62, sondern auch das typische Erscheinungsbild samt Antennen.

Roco bringt eine populäre Russin, die RŽD-Baureihe 2M62, als H0-Modell voller digitaler Raffinessen.

Doppelwumme

Für den schweren Güterzugdienst entwickelte die Lokomotivfabrik Lugansk in den 1960er-Jahren die legendären Dieselloks der Serie M62. Eine Lok allein war schon ein Kraftpaket, doch für die weitläufigen Strecken und die langen Züge der Sowjetischen Staatsbahn SŽD brauchte es noch ein bisschen mehr. Daher kuppelte man zwei oder sogar drei Loks der Baureihe M62 zu einer 2M62 beziehungsweise zur 3M62 zusammen. Die Doppelloks hatten nur auf je einer Seite einen Führerstand und wurden durch einen Faltenbalg-Übergang verbunden. In dieser Ausführung wurden ab 1976 über 1200 zweiteilige Loks an die SŽD geliefert. Zehn Jahre später folgte noch eine Serie von 388 Maschinen der verbesserten Version 2M62U, die nun die Drehgestelle der moderneren TE109, bei uns als DR-Baureihe 130 bekannt, besaß. Die 2M62U ist noch immer in den Weiten der Taiga unterwegs.

Roco hat sich für eine Nachbildung der Ursprungsausführung 2M62 mit alten Drehgestellen entschieden. Der Zustand entspricht dem Erscheinungsbild ab 1991, die Lok fährt also schon unter der Flagge und in den Farben der russischen RŽD. So wie das Modell der einteiligen deutschen Ausführung als V 200 der Reichsbahn, ist auch die Doppellok der RŽD ein ausgezeichnet detailliertes Modell. Roco hat alle länderspezifischen Details und die Bauart-Unterschiede im Vergleich zur einteiligen Variante berücksichtigt.

Das Besondere an dem Modell ist jedoch seine Digitaltechnik. Beide Einheiten sind angetrieben, besitzen je einen Decoder und einen eigenen Sound-Lautsprecher. Zur Koordination des gleichzeitigen Betriebs greifen die Zimo-Decoder auf eine sogenannte „Consist-Adresse" zurück: Beide Lok-Hälften werden werksseitig über die Adresse 3 angesprochen. Diese gilt für beide H0-Maschinen als Fahrfunktions-Adresse. Bei einer der beiden Einheiten wird aber über die Adresse 4 der ausgesprochen realistisch klingende digitale Sound separat angesteuert, um beispielsweise das Geräusch der startenden Motoren für beide Loks getrennt abzurufen. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; Fahreigenschaften; Geräuschkulisse*

KONTRA: *Umständliches Decoder-Einlesen beider Lokhälften*

BESTELLNUMMER: *73795*

PREIS: *499 Euro*

URTEILE:

KOMPAKT

Brawa: Standardkessel in Spur N



In gleich zwei Dutzend Farbvarianten präsentiert Brawa den geschweißten zweiachsigen 22 m³-Kesselwagen im Maßstab 1:160. Das Vorbild wurde von 1938 bis 1952 in über 2000 Exemplaren gebaut und blieb bis Ende der 1980er-Jahre im Dienst. Die Neukonstruktion präsentiert sich in bekannter Remshaldener Perfektion: Die Bedruckung ist sauber und mehrfarbig ausgeführt, sogar die Bremsumstellhebel sind farblich abgesetzt. Rahmen und Griffstangen sind absolut vorbildgerecht ausgeführt. Der Variantenreichtum des Vorbilds lässt auf zahlreiche Farb- und Formvarianten hoffen. □ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Lauf etwas schwergängig*

BESTELLNUMMER: *67510*

PREIS: *29,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Drei Bauarten umfasst der beige-rote Zugteil des IC´79 von Piko: ARmz 211, Apmz 121 und Avmz 111.

Die auf der Nürnberger Spielwarenmesse angekündigten H0-Intercity-Wagen von Piko sind nun vollständig lieferbar. Wir stellen zunächst die Erste Klasse vor.

Erste Sahne

Ein großer Schritt hin zu einem modernen und leistungsfähigen Fernverkehr war im Jahr 1979 die Einführung des zweiklassigen Intercity-Netzes der DB unter dem Slogan „Jede Stunde, jede Klasse". Die starke 103 war fortan mit den meist langen Intercitys richtig gefordert. Nach der Vorstellung der Piko-Modelle der 103 lag es nahe, aus Sonneberg auch die passenden Wagen anzubieten. Fünf Neukonstruktionen im Längenmaßstab 1:87 sind nun lieferbar.

Neben zwei Wagen der Zweiten Klasse, die wir im nächsten MEB unter die Lupe nehmen, gehören ein Abteilwagen, ein Großraumwagen und der beim Vorbild 27,5 Meter lange Speisewagen zum Piko-IC´79. Alle Modelle überzeugen durch einen ausgezeichneten Gesamteindruck und vermitteln zweifellos die Eleganz des großen Vorbilds. Dazu tragen nicht nur die authentische Farbgebung und Bedruckung, sondern auch die exakt bündig sitzenden, getönten Fenster bei. Auf den Klappen der Zuglaufschilder wurde auch der Pfeil für die Öffnungs-Richtung nicht vergessen. Beschriftet sind die Modelle als IC 586 „Ernst Barlach" München – Hamburg-Altona. Die sehr plastisch gravierten Drehgestelle zeigen die Nachbildung der Magnetschienenbremse, nicht aber die innen auf den Achsen liegenden Scheibenbremsen. Die Inneneinrichtung, im Großraumwagen mit klarer Trennwand, wirkt authentisch. □ *abp*



Filigraner Stromabnehmer auf maßstäblichem Speisewagen.



Sehr gute Drehgestellblenden und makellose Beschriftung.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Laufeigenschaften*

KONTRA: *Fehlende Scheibenbremsen*

BESTELLNR.: *59660 – 59662*

PREIS: *44,99/54,99 Euro*

URTEILE:

Nach den H0-Modellen kommen die Hobbytrain-CIWL-Wagen nun auch in N.

Oostende-Wien-Express

Exklusivität, Luxus und Eleganz auf Schienen des späten 19. Jahrhunderts bringt Hobbytrain nun auch auf die N-Gleise. Zwei neue Sets mit zusammen fünf Wagen im klassischen Teakholz-Erscheinungsbild werden angeboten.

Alle Modelle sind mit eingesetzten Griffstangen, Dachtritten und Lüftern sehr gut detailliert, auch die Wagenböden weisen mit den Sprengwerken, Luft- und Wasserbehältern sowie der Bremsausrüstung eine Menge Details auf. Die mehrfarbige Beschriftung, teilweise in Gold, bietet keinen Anlass zur Kritik. Alle Modelle sind mit warmweißer LED-Innenbeleuchtung ausgestattet. Die Beleuchtungsplatine ist mit sechspoliger Schnittstelle für die Aufnahme eines Funktionsdecoders gerüstet. Kurzkupplungsstangen und einige Ersatzteile liegen bei. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; aufwendige Detaillierung; technische Ausstattung*

KONTRA: *Handläufe am Dach teilweise etwas krumm*

BESTELLNR.: *H22100/H22101*

PREIS: *244,90/164,90 Euro*

URTEILE:



Schmuckstücke sind die fünf CIWL-Wagen aus den beiden neuen Sets: zwei Pack-, zwei Schlaf- und ein Speisewagen.



Der Fortschritt ZT 300 war der typische Schlepper der DDR-Agrarindustrie. Schuco liefert ein Spur-1-Modell.

Großtraktor

Die Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften der DDR sind ohne den ZT praktisch undenkbar. Die modernen Schlepper der ZT-Serie, die zwischen 1967 und 1984 im Traktorenwerk Schönebeck vom Band liefen, wurden bald zu einer wichtigen Stütze der Agrarindustrie. Zudem wurden viele ZT für den Export gefertigt. Dieses Potential hat nun auch der Modellauto-Spezialist Schuco erkannt und den Standard-Typ des ZT-Programms, den ZT 300 mit Hinterradantrieb, in den Maßstab 1:32 übertragen.

Wie schon bei den anderen Traktoren aus der Landwirtschaftsserie für die Königsspur handelt es sich bei dem weitestgehend aus Zinkdruckguss bestehenden Modell um eine fein detaillierte und zeitgemäße Nachbildung des ZT 300. Die Motorhaube lässt sich öffnen, darunter kommt der etwas vereinfacht wiedergegebene Antrieb zum Vorschein. Die Räder sind echtgummibereift und drehen sich leicht, die Lenkung ist funktionstüchtig, die Geräteaufnahme am Heck beweglich gelagert. Das Fahrerhaus besteht aus Kunststoff, es besitzt passgenau eingesetzte Scheiben und Türen zum Öffnen. ☐ *ba*

„Und? Ist er liegen geblieben?“ „Nö, ich staune nur. Das ist nun also der Fortschritt ...“.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Gummireifen; funktionstüchtige Lenkung; Preis*

KONTRA: *Speckige Lackierung; vereinfachte Motornachbildung*

BESTELLNUMMER: *450768400*

PREIS: *59,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■

KOMPAKT



Herpa: Container-Sattelzug für TT

Container haben das Bild des Gütertransports auf der ganzen Welt revolutioniert. Auch aus dem Eisenbahn-Alltag sind die bunten Stahlkisten in Form von Ganzzügen oder Umschlag-Terminals nicht wegzudenken. Höchste Zeit also, den passenden Straßentransport für die Spur der Mitte zu organisieren. Herpa hat sein Angebot im Maßstab 1:120 nun um einen Container-Sattelzug erweitert. Der Wechsel-Auflieger erscheint am Haken einer Scania-R-TL-Zugmaschine. Diese gefällt durch filigrane Detaillierung, Gummiräder und saubere Bedruckung. Allerdings wären weitere Details wie Rückspiegel wünschenswert. Der Container-Auflieger wie auch das Ladegut hätten detaillierter ausfallen können, was zum Beispiel die Container-Rückseite oder die Rücklichter angeht. ☐ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung Zugmaschine; Container abnehmbar; Bereifung*

KONTRA: *Auflieger und Container schlicht; reduzierte Bedruckung*

BESTELLNUMMER: *066594*

PREIS: *27,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■▴

KOMPAKT



VVmodel: Belarus MTS 80/MTS 82 für TT

Die TT-Bahner können nun auf sehr gut detaillierte Modelle der Belarus-Traktoren zurückgreifen. Die vom tschechischen Hersteller „VVmodel“ gefertigten Miniaturen sind beim Modellbahnshop Sebnitz erhältlich. Realisiert wurden mit dem MTS 80 beziehungsweise 82 die Hinterachs- und die allradgetriebene Version des ab 1974 in der Minsker Traktorenfabrik produzierten Ostblock-Arbeitspferdes, und zwar mit der größeren, ab 1979 eingeführten Kabine. Die Kombination aus scharfkantigen Resin-Teilen und angesetzten Metall-Details ergibt eine sehr gute Nachbildung des markanten Vorbildes. Die Streben des Führerhauses aus klarem Kunststoff sind sauber in Rot abgesetzt. Die Bohrungen für die beiliegenden Neusilber-Ätzteile für Rückspiegel und Scheibenwischer fehlen. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Filigrane und detaillierte Umsetzung; Lackierung*

KONTRA: *Keine Hinweise zur Anbringung der Zurüstteile; Preis*

BESTELLNRN.: *15315/15311*

PREIS: *je 39,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■



Nur mit ausgeklapptem Dach ist der California von VW auf den ersten Blick zu erkennen.

Herpa bringt den VW T6 nun in der Camping-Ausführung im Maßstab 1:87

California Dreamin'

Süße Träume vom scheinbar ewigen Sonnenschein an der US-Westküste verspricht der Schlafplatz im schicken VW California. So bezeichnet Volkswagen schon seit nahezu 30 Jahren die Campingbus-Variante des beliebten Transporters. Gerade erst wurde die neueste Ausführung des California auf Basis des T6 präsentiert. Das H0-Modell erscheint daher fast zeitgleich mit dem Original.

Das war für Herpa leicht zu schaffen, ist man doch Spezialist für den aktuellen Transporter aus dem Hause VW. Das kleine Wohnmobil basiert weitestgehend, analog zu seinem Vorbild, auf der rundum gelungenen Nachbildung der aktuellen Transporter-Generation, die wir bereits im MEB 4/2017 vorgestellt haben. Auch im Modell ist das Aufstelldach der wichtigste Unterschied zur Serienausführung. Es lässt sich als Extra-Austauschteil auf dem Dach anbringen. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Karosserie-Materialstärke; Bedruckung; Echtchrom-Teile; Alufelgen; passgenau aufsteckbares Aufstelldach*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *028745*

PREIS: *19,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◪

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

KOMPAKT



Busch/Mehlhose: Traktor-Pionier für H0

Aus den Vorkriegsjahren stammte die Konstruktion, auf deren Basis ehemalige Mitarbeiter der FAMO-Werke Breslau in Schönebeck den ersten Traktor der DDR entwickelten. Er wurde bis 1950 in Zwickau, dann in Nordhausen gefertigt. Erst in der dritten und letzten Entwicklungsstufe, die bis 1958 gebaut wurde, entfiel das umständliche Anlassen des 5-Liter-Diesels mit Handkurbel und Benzin-Beigabe. Die beiden von Mehlhose-Modellbau in Bernsdorf für Busch gefertigten Modelle in Grün und Rot schließen eine wichtige Lücke bei den Landwirtschafts-Modellen nach DDR-Vorbild. Sie zeichnen sich durch gute Detaillierung und einige Ansetzteile aus. Die unlackierten Kunststoffgehäuse sind mit IFA-Logo und Nummernschild bedruckt. Auf den Felgen sitzen Gummiräder. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Gummibereifung*

KONTRA: *Vorderachse nicht drehbar; unlackiert*

BESTELLNRN.: *210006400/403*

PREIS: *je 19,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT



Busch: Reformator für H0

Der Evangelische Kirchentag in Wittenberg und Berlin, gleichzeitig der Schwerpunkt der Feierlichkeiten anlässlich „500 Jahre Reformation", hatte, als diese Zeilen geschrieben wurden, gerade seinen Abschluss gefunden. Martin Luther und seine Thesen waren und sind, zumindest für ein Jahr, wieder in aller Munde. Busch ist nicht der einzige Hersteller, der das Jubiläum zum Anlass nimmt, dem Reformator auch im Modell ein Denkmal zu setzen. Die Packung enthält neben dem Sockel samt Stufen aus gelaserter und lackierter Faserplatte das Standbild, entstanden im 3D-Druck, und zwei Kunststoff-Bänke. Das Luther-Denkmal in H0 wirkt authentisch: wie eine mit Grünspan überzogene Bronzestatue. Nur unter der Lupe ist die etwas raue Oberfläche des Drucks zu erkennen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; realistische Wirkung; Fertigmodell*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *7730*

PREIS: *18,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Passend zum diesjährigen Schwerpunktthema Thüringen präsentierte der MEC Weida auf der Intermodellbau seine grandiose H0-Modulanlage.

Lok und Lederhose

Was hat eine Lok mit einer Lederhose zu tun? Exakt, gar nichts! Doch unser Titel könnte das zauberhafte Anlagen-Ensemble, welches der MEC Weida auf der diesjährigen Intermodellbau präsentierte, dennoch nicht treffender beschreiben. Bei besagter „Lederhose" handelt es sich aber nicht um ein Kleidungsstück aus Bayern, wie man vermuten könnte, sondern um einen kleinen Ort in Thüringen. Lederhose war eine von zwei Zwischenstationen auf der Nebenbahn Niederpöllnitz – Münchenbernsdorf, dem Vorbild dieser besonderen Modulanlage.

Die Geschichte dieser südwestlich von Gera gelegenen, nur gut neun Kilometer langen Bahnlinie ist durchaus interessant. Das Städtchen Münchenbernsdorf galt lange Zeit als ein Zentrum der Thüringer Teppichindustrie. So war die Freude unter den Einheimischen groß, als man nach Jahren des Wartens im Jahre 1909 endlich den lang ersehnten Bahnanschluss erhielt. Besonders der Güterverkehr entwickelte sich in der Folgezeit bestens. Ansonsten lief der Betrieb wie auf jeder Nebenbahn, bis schließlich kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs etwas für das Strecken-Schicksal Entscheidendes geschah.





Gleich hinter dem Bahnhof Münchenbernsdorf treibt die Dorfjugend ihr Unwesen. Die Honda aus dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet scheint mächtig Eindruck zu machen.

Zwischen Lederhose und Münchenbernsdorf wurde die Wirtschaftliche Forschungsanstalt, die sogenannte „Wifo", errichtet. Hierbei handelte es sich um einen Tarnbegriff, denn die Wehrmacht installierte in diesem abgelegenen Terrain eine Anlage zur Erforschung und Produktion von Kraftstoffen. Nun begann die eigentliche Blütezeit der Eisenbahn, denn die Rohstoffe für die „Wifo" wurden natürlich per Bahn transportiert.

Nach Kriegsende wurde die „Wifo" von der Roten Armee übernommen. Die Sowjet-Truppen betrieben das Tanklager auf dem Areal bis zu ihrem Abzug 1992. So blieb die Existenz dieser Bahnlinie bis zu jenem Zeitpunkt gesichert.

Wenn nicht gerade Militärtransporte stattfinden, geht es auf dem Münchenbernsdorfer Bahnhofsgelände eher gemächlich zu. Gerade ist 115 328 mit dem Mittagszug eingetroffen.

Nach dem Abzug der Roten Armee wurde die Strecke schnell überflüssig. Der schon immer schwache Personenverkehr wurde bereits 1967 eingestellt, 1993 verließ schließlich der letzte Güterzug den Münchenbernsdorfer Bahnhof. Nur zum inzwischen zivil genutzten modernen

Die Eisenbahngeschichte der Region im Modell

Tanklager in Großebersdorf rollen noch wöchentlich Kesselwagenzüge. „Unser Anliegen ist es daher, dass man sich ein Bild dieser Nebenbahn machen kann, als dort noch richtig viel Betrieb war“, erklärt Detlef Serbser, der Vereinschef des MEC Weida.



Vorsichtig manövrieren die Soldaten der Roten Armee ihren T-55 auf den Schwerlastwagen. Die Militärzüge der Sowjets garantieren das Überleben der abgelegenen Bahnstrecke.



Nicht nur Panzer, auch allerhand andere Fahrzeuge werden per Bahn zum sowjetischen Stützpunkt bei Münchenbernsdorf gebracht. V 200 025 hat diese Aufgabe übernommen.

„Im Grunde genommen haben wir sogar zwei Strecken miteinander verbunden, nämlich die Nebenbahn nach Münchenbernsdorf und unsere eigenen Weidaer Bahnanlagen", erzählt Detlef Serbser. Die frühere Lederfabrik von Weida, die übrigens nichts mit dem eingangs erwähnten Ort Lederhose zu tun hat, bildet daher den rechtsseitigen Abschluss der Module. Im hinteren Bereich wurde das Portal des Weidaer Schlossbergtunnels nachgebaut, der im Modell den Eingang in den verdeckten Anlagenteil darstellt. Den Platz im Vordergrund nehmen die Lederwerke ein.

Serbser ergänzt: „Die Strecke liegt für uns Weidaer direkt vor der Haustüre, es handelt sich um ein echtes, aber in dieser Form nicht mehr existierendes Stück Heimat im Maßstab 1:87". Bereits 2004 fiel der Entschluss zum Bau dieser stattlichen Modulanlage, um dem interessierten Publikum auf Ausstellungen die fast schon vergessene regionale Eisenbahngeschichte näherbringen zu können. Für den rührigen Modellbahnclub Weida e.V. war dies ein neues Konzept, da der Fokus zuvor auf stationären H0- und TT-Anlagen lag. Doch die zahlreichen staunenden Blicke während der Intermodellbau zeigten, dass sich der Aufwand mehr als gelohnt hat.



50 4009 wurde in der Münchenbernsdorfer Lokstation soeben bekohlt und kann bald den nächsten Transport übernehmen.



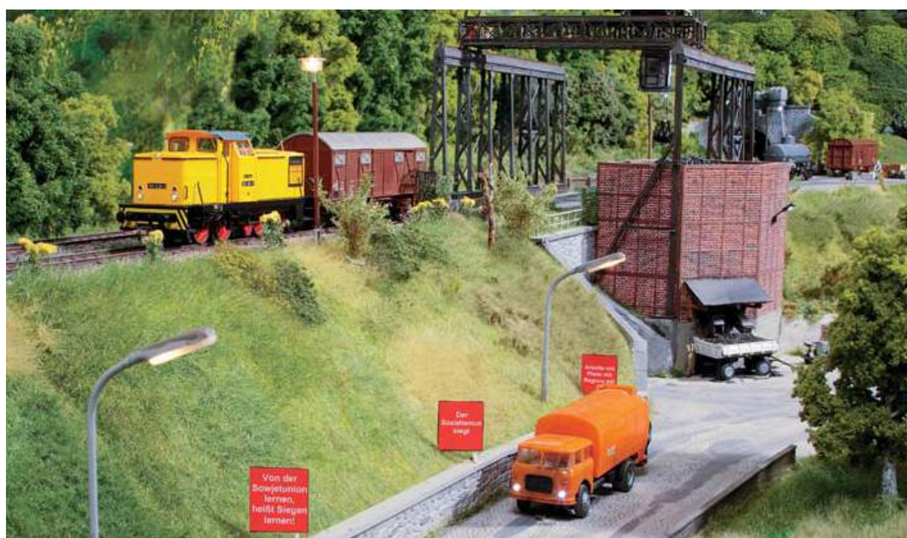
Brennmaterial zum Heizen ist eines der Haupttransportgüter auf der Bahn nach Münchenbernsdorf. Die Rekolok 58 3051 erschüttert daher mit einem schweren Kohlenzug am Haken die ländliche Idylle.

Die Mitglieder des Modellbahnclubs haben es sich nicht nehmen lassen, alle Gebäude dieses Betriebs im Eigenbau entsprechend seinem früheren Zustand zu DDR-Zeiten nachzubilden. „In einem der Werksgebäude befanden sich unsere alten Clubräume“, sagt Serbser stolz, „durch die offene Tür kann der Betrachter sogar das Modell im Modell, unsere alte TT-Anlage des Bahnhofs Weida, entdecken“. Dies ist nur eines der raffinierten Details, die sich die Vereinsmitglieder überlegt haben, um neben dem Zugbetrieb noch ein wenig Abwechslung auf die Anlage zu bringen. So bot sich etwa die funktionsfähige Gestaltung der Kohlenverladeanlage im Zufahrtsbereich des Industrieareals an, deren Vorbild im Gegensatz zu den restlichen Einrichtungen längst verschwunden ist.

Gelungene Fusion zweier einmaliger Bahnstrecken

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Fabrikgelände befindet sich auf der Modulanlage der namensgebende Bahnhof Lederhose. Während der Intermodellbau in Dortmund war dieser noch im Bau. „Wir lassen uns das Empfangsgebäude nach Originalunterlagen in Lasercut-Technik anfertigen. Das macht Herr Fehse vom Kartonbausatz-Spezialisten MaKaMo für uns“, berichtet Detlef Serbser. Der Bahnhof soll den Anlagenbetrieb noch abwechslungsreicher gestalten, da er die Möglichkeit von Zugkreuzungen bietet. So wird dann auch die Bahnstation des Ostthüringer Ortes, der dank seines kuriosen Namens weithin bekannt ist, als Miniatur weiterleben.

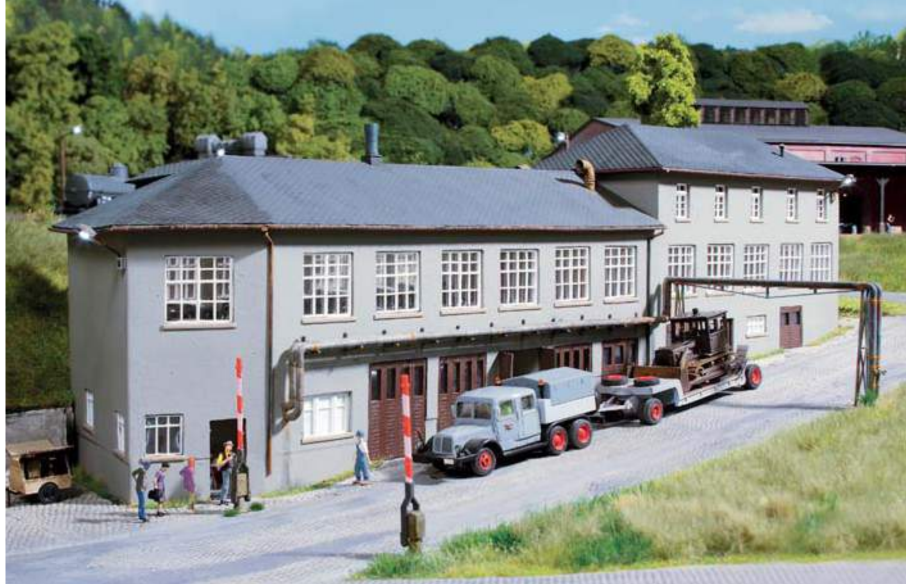
Von Martin Titscher wurde der Oschütztalviadukt meisterhaft in H0 nachgebaut. Er überspannt das gleichnamige Tal in Weida an der Hauptbahn Werdau – Mehltheuer, gehört also zu einer anderen Eisenbahnstrecke. Doch als imposanter Blickfang ergänzt der Viadukt die Anlage perfekt.



ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Gleichstrom-Modulanlage**
- **Anlagen-Norm:** FREMO-kompatibel
- **Fläche:** rund 14 Quadratmeter
- **Bauzeit:** rund zehn Jahre
- **Epoche:** III – IV
- **Digitalsystem:** Selectrix, gesteuert über den Computer mit der Software Train Controller von Freiwald
- **Gleismaterial:** Pilz/Tillig-H0-Standard
- **Rollendes Material:** diverse Hersteller

An den Einfahrtsgleisen zu den Lederwerken Weida befindet sich eine auch im Modell funktionsfähige Kohlenverladeanlage.



Am Eingangsgebäude der Lederfabrik warten die Werktätigen ab, bis der Schwertransport die Schranke passiert hat, um dann ihren Fußmarsch zu den Betriebsgebäuden fortzusetzen.

Am beeindruckendsten ist sicherlich der maßstabsgetreue Nachbau des bekannten Oschütztalviaduktes in Weida. Das aus Polystyrolprofilen, Pappe und Holz erschaffene Modell ist das Werk Martin Titschers vom befreundeten Verein Interessengemeinschaft Oschütztalviadukt e.V., der es sich zur Aufgabe gemacht hat, das 1884 errichtete und seit einer Trassenverlegung im Jahre 1982 ungenutzte Denkmal der Ingenieurskunst für die Nachwelt zu bewahren. Das zwei Meter lange und 40 Zentimeter hohe Modell-Bauwerk ist eine Leihgabe des Erbauers und fügt sich dank der genormten Module sehr harmonisch in den Rest der Anlage ein.



Überzeugend sind die vielen Details am Rande: Gerade wird ein O-Wagen voll Kohle an der Krananlage entladen.

Überhaupt muss man dem MEC Weida attestieren, dass die Module wie aus einem Guss wirken. Das liegt nicht nur an der einheitlichen Begrünung mit hochwertigen, modernen Landschaftsbau-Materialien, sondern auch an der schönen Hintergrundkulisse. Sie wurde von einem professionellen Maler angefertigt. Die auf ihr zu sehenden Motive sind stark an die Vorbildumgebung der jeweiligen Anlagenszenen angelehnt, so thront über den Lederwerken Weida etwa die altehrwürdige Osterburg aus dem 12. Jahrhundert.

Der linke Teil der Anlage wird fast vollständig vom großzügig dimensionierten Bahnhof Münchenbernsdorf eingenommen. Kein Wunder, schließlich dominiert auch im Maßstab 1:87 das Militär die Szenerie. Die Mitglieder des MEC Weida präsentieren dazu typische, mit viel Sach-



Während links ein „U-Boot" mit dem internationalen Schnellzug vorbeirauscht, rangiert eine 106 fleißig im Anschluss der Lederwerke Weida.

kenntnis nachgestaltete Fahrzeuge, wie sie einst von den dort stationierten Einheiten der Roten Armee verwendet wurden.

Weniger streng ist man in Hinsicht der Schienenfahrzeuge. Sicher, der Verein besitzt alle für die Strecke und die gewählte Epoche typischen Lokomotiven samt passender Zuggarnituren, von der 58.30 für schwere Panzerzüge bis hin zur Rangierdiesellok der Baureihe 106, um den Anschluss der Lederwerke stilgerecht bedienen zu können. „Wir setzen aber auch mal einen Desiro der Vogtlandbahn für die Tour nach Münchenbernsdorf ein. Hätte ja sein können", erzählt Serbser. Er und sein Team möchten etwa Kindern auch einmal das zeigen, was diese täglich erleben.

Technisch ist die Anlage auf dem neuesten Stand. Die Züge werden mit dem altbekannten Digitalsystem Selectrix gesteuert. Beim Gleismaterial kommt das einst von Pilz entwickelte zum Einsatz. Die Weichen werden mit den Antrieben von Conrad gestellt, die sich gut bewährt haben.

Kreativer Fahrzeugeinsatz im Sinne des Publikums

Da auf der Anlage viel rangiert wird, haben sich die Modellbahner des MEC Weida etwas Schlaues überlegt: Eine handelsübliche Märklin-Universalkupplung wird mit einem Magneten versehen. Im Gleisbett versteckt sind ebenfalls Magnete verbaut worden. Durch die Abstoßung der beiden Magnete wird so jeder Zug an den passenden Stellen, etwa am Bahnsteiggleis von Münchenbernsdorf, automatisch entkuppelt. „Das funktioniert in der Praxis ausgesprochen zuverlässig", macht Detlef Serbser deutlich. Es handelt sich jedenfalls um eine sehr pfiffige Lösung, die zum Nachahmen anregen dürfte.



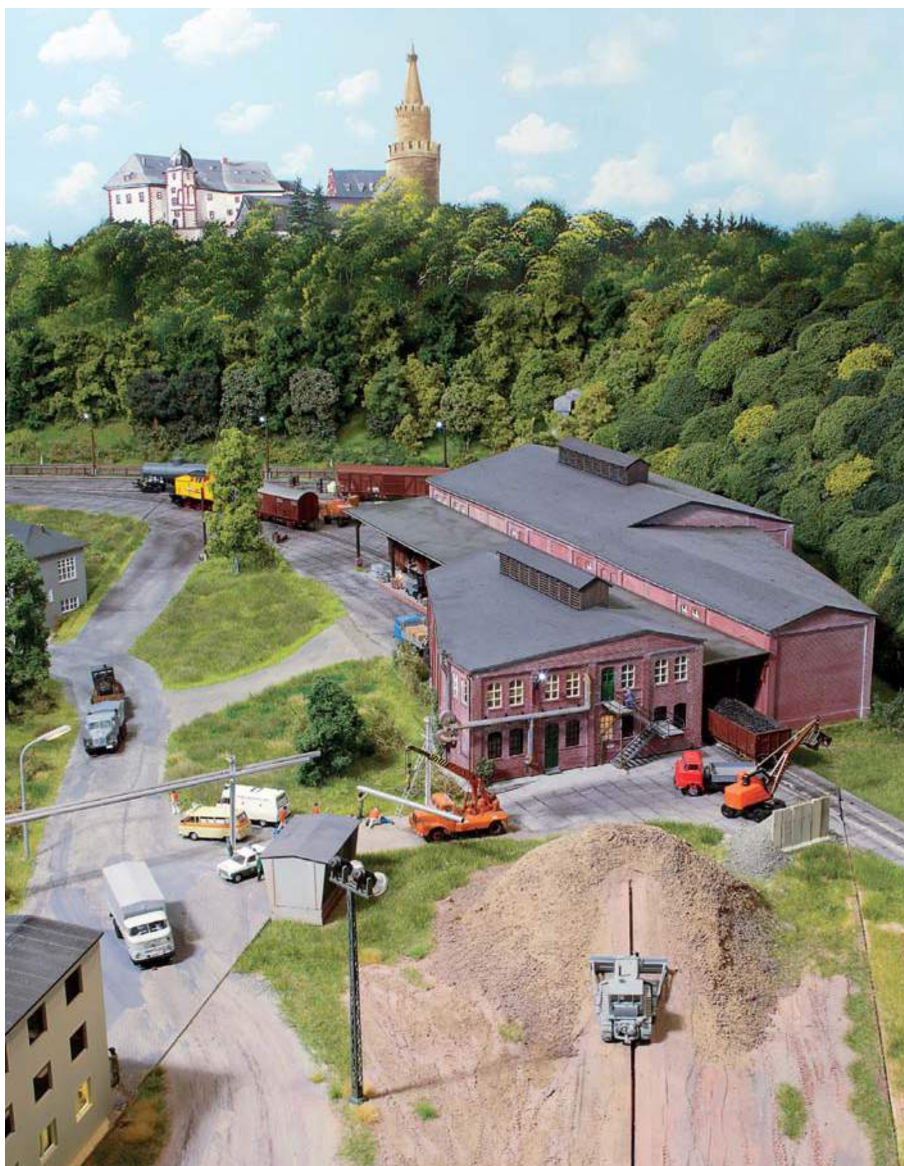
Beim Einbau einer neuen Rohrleitung hat sich offensichtlich ein Unfall ereignet.



Meisterhaft gealtert wurden die zahlreichen Rohre und Tanks auf dem Gelände der Lederfabrik Weida.

Auch generell findet jeder Betrachter dieses Anlagen-Kleinods Thüringer Provenienz sicher manches Detail, welches so noch auf keiner anderen Modellbahn zu sehen war. Selten gelingt eine Verbindung aus verschiedenen Vorbildern ähnlich logisch und passend wie hier. Die intensive Beschäftigung mit der Geschichte, nicht nur der Eisenbahn in und rund um Weida, hat ihre sichtbaren Spuren hinterlassen.

Der MEC Weida e.V. zählt derzeit 16 aktive Mitglieder. Ihnen ist zu wünschen, dass sie die Begeisterung für die Modellbahnerei auch künftigen Generationen vermitteln können. Schließlich beweist der Verein mit seiner Anlage, dass sich hinter einem lustigen Ortsnamen ein ganzes Kaleidoskop an Motiven und Szenen auftun kann, welches so nur mit der Modelleisenbahn darstellbar ist. ☐ *Alexander Bergner*



FOTOS: FRANK ZARGES

Den rechten Abschluss der Anlagen-Module bildet das H0-Ensemble der Lederwerke Weida. Dank zahlreicher Funktionselemente wie der fahrenden Raupe herrscht hier Hochbetrieb.

Am frühen Morgen geht es im Hafen von Emsburg noch ruhig zu. Lediglich die Damen am Haus mit der roten Beleuchtung sind schon munter.

Wenn das Modellbahn-Team Deltaspoor eine neue Anlage ankündigt, darf man stets Überraschendes erwarten. Dies ist mit dem norddeutschen Hafen in H0 abermals geglückt.

Immer hin und her

Das spannende Thema Eisenbahn und Hafen ist noch immer eine Nische. Das zeigt sich auch in der verhältnismäßig geringen Anzahl an Hafenanlagen, die auf Ausstellungen zu bewundern sind. Viele Modellbahner, die an dieser Materie interessiert wären, lassen sich vom vermeintlich überproportional hohen Selbstbauaufwand und den vielleicht enorm großen Anlagendimensionen abschrecken.

Doch das bekannte Modellbau-Team Deltaspoor beweist mit seiner neuen Anlage, die den treffenden Namen „heen en weer“ trägt (auf Deutsch: „hin und her“), dass man auch auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche eine sowohl betrieblich als auch visuell äußerst abwechslungsreiche Hafenszenerie in der Nenngröße H0 unterbringen kann.



An der Laderampe unter den beiden Überladekränen wird schon fleißig Löschgut sortiert.

Der Anlagenname umschreibt übrigens treffend den Betrieb im Miniatur-Hafen: „Hin und her, das bezieht sich auf die Fähre, die zwischen dem Schattenbahnhof am rechten Anlagenrand und dem zentral gelegenen Fähranleger verkehrt", erklärt Peter den Hartigh, einer der Erbauer der Hafenanlage. Von der niederländischen Firma Artmaster gibt es einen Resin-Modellbausatz der Fähre „Fehmarn", die einst zwischen der Ostseeinsel und dem Festland pendelte. Hartigh hat die Modellfähre mit einem Antrieb versehen, so dass sie nun wie beim Vorbild als echte Verkehrsverbindung eingesetzt werden kann. Sie wird mit Hilfe einer RC-Funkfernbedienung gesteuert, die eine Anpassung des Kurses erlaubt. Die elektrische Verbindung zu den Auf- und Abfahrgleisen geschieht beim Anlegen mittels Kontakten am Schiffsrumpf automatisch. Bis zu 45 Zentimeter lange Fahrzeuge finden Platz.

Der Endpunkt der Fähre befindet sich im verdeckten Bereich hinter den Silos. Das Trajekt bewältigt den knappen Meter Fahrstrecke mit einer realistisch langsamen Geschwindigkeit. Von dort geht es auf eine lange Schiebebühne, die gleich mit zwei Gleisen ausgestattet ist. Doch auch dies hat seinen Grund: Die Schiebebühne dient nicht nur als Abstellanlage, sondern auch als unsichtbare Verbindung zu den beiden an der Anlagenfront befindlichen Gleisen unter den Überladekränen.

Eine feine Hafenanlage mit pfiffigem Konzept

Dort herrscht stets viel Betrieb, wie man anhand der nahezu perfekten Ausgestaltung mit dem feinst detaillierten Löschgut der Schiffe sehen kann. Verschiedenste Fässer, Kisten und Säcke wurden zahlreich am Kai rund um die Lagerhalle verteilt.

Die beiden Halbportalkräne stammen samt zugehörigem Lagerhaus aus dem Sortiment von MKB-Modellbau. Es sind also Lasercut-Modelle aus Karton. Dank einer gelungenen farblichen Nachbehandlung wirken sie nun nicht nur realistischer, sondern lassen auch kaum noch einen Unterschied zu den Kunststoffmodellen erkennen. Gerade auf diese harmonische Gesamtwirkung kommt es dem Team Deltaspoor an. Ebenso viel Wert wird auf eine möglichst feine Detaillierung gelegt. Dass die beiden Kräne wie so vieles andere auf der Anlage voll funktionsfähig sind, versteht sich fast schon von selbst.

Jetzt müssen die Eisenbahnfahrzeuge natürlich wieder auf die linke Hafenseite gelangen, denn dort legt ja das Trajekt an. Doch das Team Deltaspoor wäre nicht für seine Kreativität berühmt, wenn es sich nicht auch für diese Situation eine pfiffige, unerwartete Lösung ausgedacht hätte.



Der Blick von oben offenbart die fast schon unglaubliche Detailfülle, die auf einer Fläche von gerade mal zwei Quadratmetern untergebracht wurde.

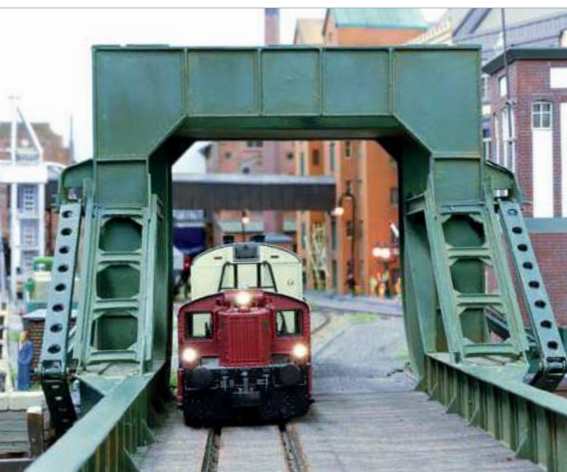


Nach dem Anlegen des Eisenbahntrajekts kann der Schienenbus aufgefahren werden. Die Fähre dient der Verbindung zwischen dem eigentlichen Anlagenteil und der verdeckt untergebrachten Schiebebühne, die auch als Abstellbahnhof fungieren kann.

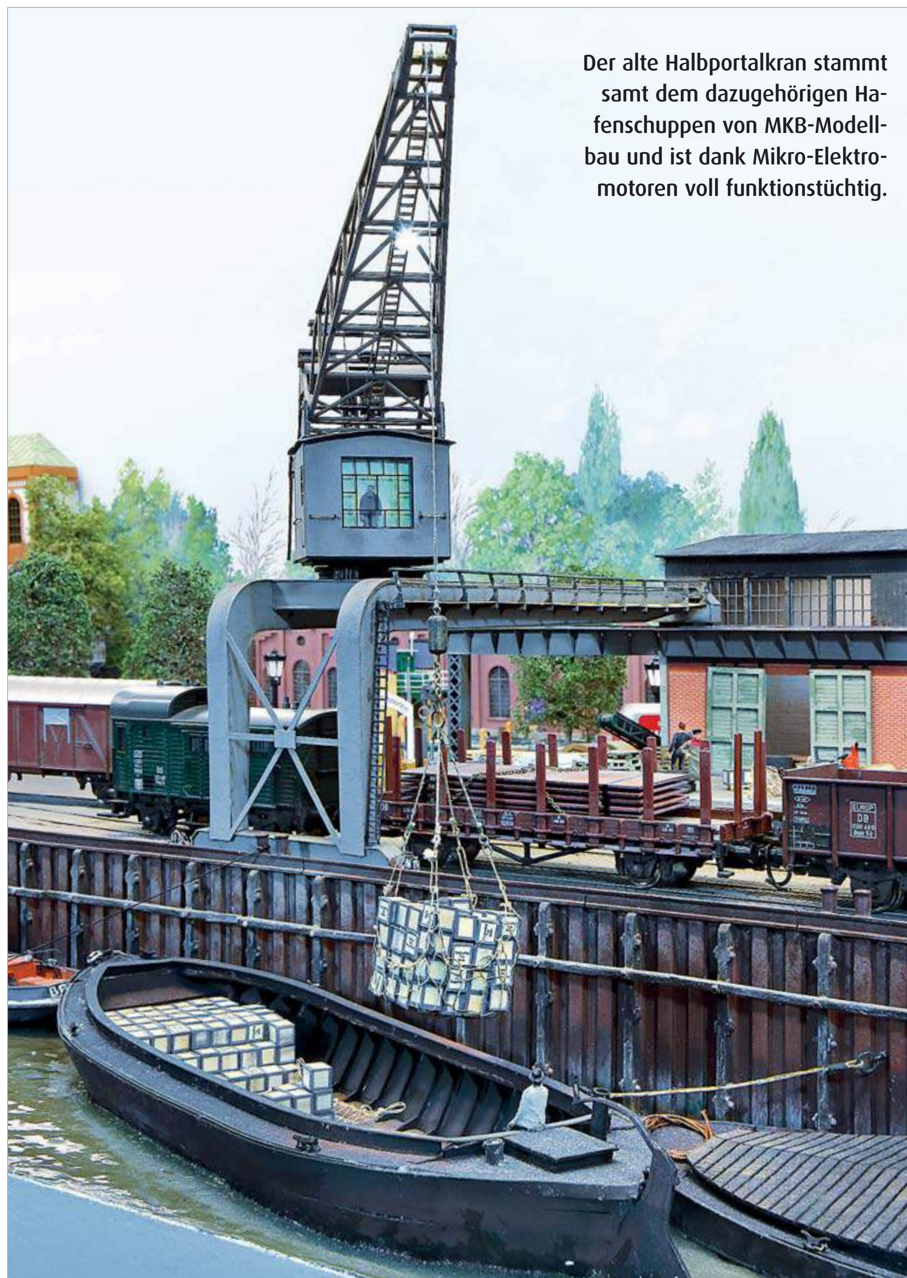
Die sympathischen Niederländer entschieden sich für eine Klappbrücke, die jedoch nicht aus der Deltaspoor-Heimat stammt, wie man vermuten könnte. „Die Klappbrücke haben wir nach einem Vorbild aus Bremen gestaltet. Sie besteht aus Polystyrolplatten und wird mit einem klei-

Die Klappbrücke dient als besonderer Blickfang

nen Elektromotor angetrieben. Gut, wir mussten sie ein klein wenig zusammenschrumpfen, damit sie auf die Anlage passte. Aber sonst ist alles so nachgebaut worden, wie man es auch bei der richtigen Brücke finden kann", erzählt den Hartigh stolz. Die Brücke verbindet gekonnt beide Seiten und ist ein echter Blickfang.



Langsam rollt die Köf mit einem Kühlwagen über die geschlossene Klappbrücke.



Der alte Halbportalkran stammt samt dem dazugehörigen Hafenschuppen von MKB-Modellbau und ist dank Mikro-Elektromotoren voll funktionstüchtig.

Der aufwendige Brückenbau beanspruchte zwar viel Zeit, doch dafür hat das Team Deltaspoor auch viele Gebäude älterer, nicht mehr existierender Modell-Schaustücke für das neue Projekt wiederverwerten können. So handelt es sich bei den Stadthäusern und den Fabrikgebäuden um bereits vorhandene Kibri-Modelle, die sich ohne einen krassen Stilbruch in das Hafen-Ensemble einfügen.

Die eingangs erwähnte Fähre ist natürlich nicht das einzige Schiff im Hafen von „Emsburg", so der Name der Stadt am Nordsee-Wasser, der zur angenommenen geografischen Lage passt. Auf der linken Anlagenseite beeindruckt ein im Verhältnis zur Größe des Hafens stattliches Frachtschiff den Betrachter. Der Frachter ist im Original jedoch ein eher kleines, klassisches Küstenmotorschiff. Nichtsdestotrotz beeindruckt auch an diesem Modell die Präzision der Nachbildung bis ins letzte Detail. Dazu erklärt Peter den Hartigh: „In den Niederlanden gibt es den Anbieter NVM, der technische Zeichnungen von Schiffen verkauft. Dort haben wir eine solche Zeichnung erworben, nach der wir das Schiff im Maßstab 1:87 gebaut haben." Dafür kam hauptsächlich Holz zum Einsatz, die schiffs-typischen Ausschmückungsteile stammen von Kleinserienherstellern. Die im Hafen liegenden Lastkäne basieren dagegen auf diversen Bausatzmodellen.

Schiffe und Bahn, eine gelungene Kombination

Eine Hafenanlage wäre natürlich nichts ohne Wasser. Das Team Deltaspoor hat sich aber ganz bewusst gegen die Verwendung von echtem Wasser entschieden.



Die Macher haben es sich nicht nehmen lassen, auch verdeckte Bereiche der Anlage durchzugestalten. Der Kanalarm, auf dem die Fähre unterwegs ist, führt direkt zur universell einsetzbaren Schiebebühne.



Selbstverständlich ist die Klappbrücke nicht nur ein dekoratives, sondern auch ein funktionstüchtiges Modell. Zug- und Straßenverkehr werden vor dem Anheben automatisch gestoppt.





Das Trajekt wird mit einer RC-Fernbedienung gesteuert. Für die Eisenbahnmodelle kommt dagegen das DCC-Digitalformat in Gestalt des Digital-Plus-Systems der Firma Lenz zum Einsatz.

Das Modellwasser entstand folgendermaßen: Raufasertapete wurde umgekehrt auf die hölzerne Grundplatte geklebt, anschließend mit Acrylfarben koloriert und zu guter Letzt mit Hochglanz-Klarlack versiegelt. Alle Schiffe sind deshalb sogenannte Wasserlinienmodelle ohne vollständigem Rumpf, die Fähre läuft auf Rollen über das Wasser – beides vereinfacht Modellbau und Betrieb ungemein. Trotz ihrer Einfachheit machen die trüben, leicht welligen Wasserflächen einen bestechend realistischen Eindruck.

Daneben macht auch die Hintergrundkulisse der Hafenanlage eine gute Figur. Sie war bereits als Rest einer abgebauten Anlage vorhanden, ist also wie so manches Gebäude ein Recycling-Objekt. Damit sie sich gut in die neue Umgebung einfügt, wurde sie von einer Tochter eines Team-Mitglieds, die Kunstmalerin ist, entsprechend angepasst.

Im Hafen von Emsburg herrscht stets viel Betrieb

Betrieblich stellt die Anlage eine durch Fähre, Klappbrücke und Schiebebühne geschlossene „Quadratur eines Kreises“ dar, da alle Fahrzeuge per Vor- und Rückwärtsfahrten wieder zu ihrem jeweiligen Ausgangspunkt zurückkehren können – immer hin und her eben. Für diesen Betriebsablauf und alle weiteren Rangierbewegungen genügen ganze fünf geschickt positionierte Weichen, die sämtlich motorisch gestellt werden. Dies geschieht komplett digital per DCC-Steuerung von Lenz.

Auch der Fahrbetrieb läuft digital ab. Das Team Deltaspoor setzt ausschließlich zeitgemäße, hochdetaillierte H0-Modelle wie etwa die Köf von Lenz, die DB-V 100 von Brawa oder den VT 95 von Fleischmann ein. Alle Triebfahrzeuge entsprechen der gewählten Epoche III und sind mit Sound ausgerüstet. Die Modelle wurden vor ihrem Einsatz dezent gealtert. Darüber hinaus sorgt noch das per Dioden unter dem Pflaster weitestgehend automatisch betriebene Car-System für Bewegung auf der Zufahrtsstraße zum Hafen.

„Wir sind mit dem Projekt sehr zufrieden, alles ist so geworden wie geplant und funktioniert bestens“, sagt Peter den Hartigh. Dem kann man nur beipflichten, auf kleinem Raum wurde eine perfekte Hafenanlage erschaffen. □ *A. Bergner*



FOTOS: MARKUS TIEDTKE

Stolz präsentiert Peter den Hartigh seine motorisierte Artmaster-Eisenbahnfähre „Fehmarn“. Über Kontakte am Boden wird das Gleis auf der Fähre beim Anlegen am Kai angeschlossen.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Hafenanlage**
- **Fläche:** Rund zwei Quadratmeter
- **Erbauer:** Team Deltaspoor/Spijkspoor
- **Bauzeit:** Drei Jahre
- **Epoche:** III
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Fahrbetrieb:** Digital (Lenz-Zentrale LZV100 mit Handregler LH100)
- **Gleismaterial:** Peco
- **Rollendes Material:** Brawa, Fleischmann, Lenz, Roco
- **Extras:** Bewegliche Fähre, Car-System



Der Vulkan-Express, gezogen von der 11sm, überquert den gemauerten Tönissteiner Viadukt und wechselt dabei die Talseite.

2017 genossen die Preisträger des Goldenen Gleises eine Fahrt mit dem Vulkan-Express. Gezogen von der Mallet-Dampflok 11sm ging es von Brohl am Rhein nach Engeln.

EIFEL-GOLD

Abschnittsweise glich die Fahrt einer Dampf-Tour durch den Dschungel. Prachtvolles, noch junges Grün säumte den Vulkan-Express, der die Gewinner der Goldenen Gleise zur offiziellen Preisverleihung nach Engeln beförderte. Vorneweg stampfte die seit zwei Jahren wieder betriebsfähige meterspurige Mallet-Dampflokomotive 11sm, die auch den fünfeinhalb Kilometer langen Steilstreckenabschnitt zwischen Oberzissen und Engeln, auf dem über 200 Höhenmeter (Steigung 1:20) erklommen werden müssen, ohne jede Unterstützung souverän meisterte.

Die Gästeschar erfreute sich am Ausblick und darüber, dass auch das Wetter mitspielte, entgegen der Vorhersagen. Der


FOTO: GIDEON GRIMMEL


Im Festsaal unmittelbar am Bahnhof Engeln fand die Preisverleihung statt. Mit dabei waren auch wieder 30 Leser der VGBahn-Zeitschriften, welche die Teilnahme gewonnen hatten.


Märklin räumte ab: Vier Goldene Gleise nahmen Uwe Müller (l.) und Wolfrad Bächle (r.) unter anderen von Klaus Eckert entgegen.


Immerhin dreimal wurde Brawa, vertreten durch Patricia Baldaia und Nils Hirche (Mitte), aufs Podium gerufen.



Dr. Christoph Kutter (Eisenbahn-Journal) übergab Wolfgang Gerber von Liliput ein Goldenes Gleis.


Shakehands zweier alter Hasen: Der Chefredakteur der Miba Martin Knaden gratulierte Jens Beyer von Piko zum Sieg.



Den Ehrenpreis 2017 verlieh Hagen von Ortloff dem schwedischen Digital-Pionier Rutger Friberg.



Tobias Pütz freute sich gemeinsam mit Ute Hofmann-Auhagen und Michael Hofmann über das Goldene Gleis für die Auhagen-Fabrik in TT.



Unter den über 8000 teilnehmenden Lesern wurden unter anderem drei wertvolle Hauptpreise verlost, die vom Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, der IGE-Bahntouristik und Conrad Electronic gestiftet wurden.

einzige kräftige Schauer prasselte hernieder, als die Festgesellschaft zur Preisverleihung im Trockenen saß.

Meterspuriges Kleinod vor den Toren Kölns

Die Brohltalbahn und deren Mitarbeiter, welche die Ehre hatten, die gut gelaunte Gesellschaft vom Rheinufer in die Vulkaneifel fahren zu dürfen, gab sich sehr viel Mühe. Das aufmerksame und zuvorkommende Personal verdiente sich ein dickes Lob und eine unbedingte Empfehlung. Wer noch nicht im Brohltal war, sollte eine Mitfahrt im Vulkan-Express ganz oben auf die persönliche Agenda setzen.

Die Leserbeteiligung bei der Wahl zum Goldenen Gleis wächst von Jahr zu Jahr. 2017 verzeichneten die Publikationen der VGBahn über 8000 Zuschriften per Postkarte oder online.

Diese Tatsache beeindruckte offenbar auch die gekürten Modellbahnhersteller, von denen es keiner unterließ, sich bei den Lesern, die in der Regel ja nicht nur Leser, sondern auch Modellbahner sind, zu bedanken.

Manch einer wird hoffen, nächstes Jahr wieder dabeisein zu dürfen. ☐ *S. Alkofer*



Vor der 11sm der Brohltalbahn zeigten sich in bester Laune alle diesjährigen Preisträger des Goldenen Gleises.

Der Sonderzug war gut gefüllt: Gemeinsam mit den Gewinnern des Goldenen Gleises versammelten sich die Leser-Gewinner, die Mitarbeiter der VGBahn sowie das Personal der Brohltalbahn in Niederzissen zum Gruppenfoto.

FOTOS: MARKUS TIEDTKE



FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

Von Mai bis Oktober hat der Krebsbachtäler/Rote Flitzer an Sonn- und Feiertagen freie Fahrt.



Seit der werktägliche Personennahverkehr auf der Bahnlinie zwischen Neckarbischofsheim-Nord und Hüffenhardt eingestellt ist, bedienen Touristikzüge die idyllisch gelegene Strecke.

Im Kraichgau

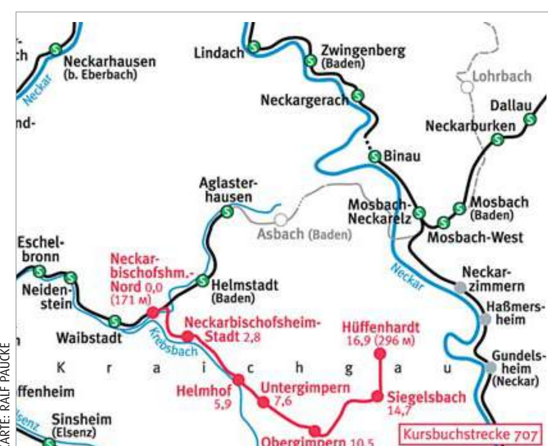
Von Heidelberg aus sind es nur 44 Minuten, von Stuttgart oder von Karlsruhe aus erreicht man mit der Bahn in knapp zwei Stunden das Ziel. Diesmal ist es die Krebsbachtalbahn. Die 17 Kilometer lange Strecke wird von der Erms-Neckar-Bahn AG betrieben. Ganzjährig an Sonn- und Feiertagen sowie ab Mai bis Mitte Oktober an jedem zweiten und vierten Mittwoch verkehrt hier im Zwei-Stunden-Takt der „Rote Flitzer". Dieser Schienenbus hat im Gegensatz zu den erhaltenen DB-Exemplaren Übersetzfenster, so dass man die Fahrt über die Nebenbahn auch richtig genießen kann. Und wer noch etwas Lust zum Wandern hat, dem sei ein Ausflug zur Burg Guttenberg empfohlen. Rund eine Stunde ist man dazu ab Siegelsbach unterwegs. Wer möchte, kann nach der Burgbesichtigung weiter (abwärts) zur nahe gelegenen Station Gundelsheim an der Neckartalbahn weiterlaufen. Sowohl der Schienenbus als auch die Burg werden übrigens bewirtschaftet. □ *kf*



Ein Reiseziel, das vom Bahnhof Siegelsbach zu Fuß erreicht wird: die Burg Guttenberg.



Das Team der Krebsbachtalbahn freut sich über viele begeisterte Fahrgäste.



KARTE: RALF PAUCKE

Besucherinformationen

Im Schienenbus sind alle regulären Fahrscheine gültig, auch das Baden-Württemberg-Ticket oder die Fahrscheine des Verkehrsbundes Rhein-Neckar (VRN). Eine Tageskarte kostet für eine Person zum Beispiel 6,20 Euro. Fünf Reisende bezahlen 16,20 Euro. Der Fahrplan ist auf die S-Bahn-Linie S 51 von und nach Meckesheim (mit Anschluss von und nach Heidelberg und Eppingen, an Sonn- und Feiertagen auch an den Regionalexpress von/nach Heilbronn) ausgerichtet. Weitere Infos bekommt man telefonisch (07263) 6595 sowie im Internet unter www.krebsbachtal-bahn.de.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Puszta-Express

Zu Gast bei der internationalen Modellbahnausstellung in Ungarn: Ein Paradebeispiel dafür, wie gut und angenehm der Austausch und die Arbeit mit vielen europäischen Gleichgesinnten sein können, sind die jährlichen Modellbahnausstellungen unter dem Dach der FISAIC („Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots"), einer Vereinigung der Kulturwerke der (früheren) europäischen Staatsbahnen. In Deutschland ist das die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), in der auch einige SMV- und BDEF-Vereine tätig sind.

In diesem Jahr fand die Ausstellung im ungarischen Debrecen statt. Rund 30 Modellbahner aus Frankreich, Tschechien, Rumänien und Deutschland folgten der Einladung des dortigen Vereins und brachten ihre Module in Baugröße H0 in die zweitgrößte Stadt Ungarns. Die weiteste Anreise hatten wieder die Freunde aus dem französischen Perpignan, welches direkt an der Grenze zu Spanien liegt. Sie waren knapp 30 Stunden mit dem Zug unterwegs.

Die Ausstellung fand in einem Kultursaal etwas außerhalb von Debrecen statt und hat dort Tradition – es handelte sich bereits um die neunte. In einem großen Veranstaltungsraum wurde eine Anlage aus 63 Modulen und mit reichlich 60 Metern Länge aufgebaut. Im Zentrum standen ein Bahnhof sowie eine Abzweigstelle der ungarischen Modellbahner. Von letzterer zweigten zwei eingleisige Strecken ab, die weitestgehend aus den Modulen der angereisten Gäste zusammengesetzt wurden. Da die Vertreter der verschiedenen Länder meist regionale Motive in ihren Modulen nachgebaut hatten, ergab sich eine außerordentlich abwechslungsreiche und bunte Gesamtanlage.



FOTO: ROMAN STERBA

In einen Nationalpark westlich von Debrecen führte der Ausflug mit der „Zsuzsi-Bahn".

Aus Deutschland waren unter anderen die Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde vertreten. Vor allem ihr Nachbau der früheren Laderampe Niederau, gelegen am einstigen Dreischienenabschnitt zwischen Wolkenstein und Abzweig Preßnitztal, weckte bei den Gastgebern Begeisterung. Hier wird sowohl Normalspur- wie auch Schmalspur und Feldbahnbetrieb auf engstem Raum gezeigt. Die vielen jungen Modellbahner des Debrecener Vereins freuten sich vor allem über die vorgeführten H0e-Modelle.

So bunt wie die Anlage selbst war auch der Fahrbetrieb. Traditionell bringen alle auch typische Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen ihres jeweiligen Landes mit. So fuhr von der preußischen T 3, über die bekannte Nohab der ungarischen Staatsbahn bis hin zum Railjet so ziemlich alles über die H0-Gleise.

Im Foyer wurden den Besuchern Anlagen in anderen Maßstäben gezeigt. Bei Kindern war eine Digitalanlage in Baugröße N beliebt, auf der vor allem lange amerikanische und europäische Züge fuhren. Das Herz von Modellbauern ließ Gábor Zoltán höherschlagen, der mit seiner TT-Anlage und vor allem seinen filigranen Selbstbaumodellen vor Ort war. In einer Vitrine zeigte er außerdem seine aktuell im Bau befindlichen Modelle.

Zu einem FISAIC-Treffen der Modellbahner gehört aber auch die Erkundung der örtlichen Eisenbahnen. Hier haben sich die ungarischen Freunde rund um den Vereinsvorsitzenden József Krajcsír viel einfallen lassen. So luden die örtlichen Verkehrsbetriebe zur Besichtigung des Straßenbahn- und O-Busdepots ein. Die anschließende Stadtrundfahrt in einer historischen Straßenbahn – und bei Kaiserwetter – begeisterte sowohl die Modellbahner wie auch die Stadtbevölkerung, welche die Bahn wohl nicht so oft zu Gesicht bekommt. Höhepunkt war aber zweifelsohne der Ausflug mit einem Dampfsonderzug der schmalspurigen Zsuzsi-Bahn von Debrecen in einen rund 15 Kilometer entfernten Naturpark. Dem Gefühl der meisten Mitreisenden nach oblag die Traktion des Zuges allerdings der mitgeführten Diesellokomotive während der führende C-Kuppler seine gesamte Leistung zum Pfeifen an den unzähligen Straßenübergängen benötigte. Im idyllischen Naturpark unternahm die Gruppe eine geführte Wanderung, die auch zu einem neu errichteten Aussichtsturm und idyllischen See führte. Mittags wurden die hungrigen Wandersleute zünftig mit vor Ort zubereitetem Kesselgulasch versorgt.


FOTOS (2): MIRKO CASPAR

Internationaler Betrieb im Zentralbahnhof der ungarischen Modellbahner: Züge aus Ungarn, Deutschland und Tschechien warten auf Abfahrt

Für die Beiträge dieser Rubrik uns deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Eine besondere Idee brachten die ungarischen Modellbahnfreunde auch ins Rahmenprogramm ein. Beim Ausstellerabend wurden ortstypische Folkloretänze vorgeführt. Dem Rhythmus des Csárdás konnte sich keiner entziehen, so dass schnell alle mittanzten.

Nach drei erlebnisreichen Tagen hieß es Abschied nehmen. Was bleibt, ist die Erinnerung an eine gelungene Ausstellung und vor allem die Herzlichkeit, Sympathie und große Gastfreundschaft der ungarischen Modellbahner. Derartige Veranstaltungen zeigen, dass Europäer mit einer gemeinsamen Leidenschaft – in diesem Falle für die Eisenbahn und Modellbahn – längst und wider allen politischen Entwicklungen zusammengewachsen sind.

Und dies gilt nicht nur für gestandene Modellbahner. Bereits Anfang Juli findet auch wieder das „Internationale Jugendtreffen der jungen Modelleisenbahner" der FISAIC statt. Diesmal laden die französischen Kollegen in die Nähe von Le Mans ein. Außerdem werden sich Mitte November viele Ungarnreisende beim nächsten Treffen der Gruppe im Erzgebirge einfinden. Dort werden sie im Rahmen der überregionalen Veranstaltung „Gleisdreieck Erzgebirge" ausstellen.



Züge aus Ungarn, Frankreich, Tschechien und Deutschland gaben sich im Nachbau des Bahnhofs Erdmannsdorf-Augustusburg ein Stelldichein.

Wer Interesse hat, sich an den Treffen zu beteiligen, findet unter www.smv-aktuell.de weitere Informationen rund um die internationale Arbeit der Verbände und Mitgliedsvereine. *Mirko Caspar*

VORBILD

Sa 17.06.

- Traditionszug von Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.
- Fahrten zwischen Benndorf und Zirkelschacht anlässlich des Sachsen-Anhalt-Tages in Eisleben, Mansfelder Bergwerksbahn e.V. Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Old- und Youngtimerfestival Ruhr, Treffen historischer Straßen- und Schienenfahrzeuge, 45479 Mülheim an der Ruhr, Am Schloß Broich 50, 10 bis 17 Uhr, Tel. (0208) 44469360, www.alte-dreherei.de.

Sa 17.06. und So 18.06.

- Feldbahnfest der 500-mm-Bahner in 12459 Berlin, Straße zum FEZ 2, Sa 12 bis 18 Uhr, So 10 bis 18 Uhr, www.feldbahn-berlin.de.
- Ferienlandeisenbahn Crispendorf fährt. Samstag: Sommernachtsfahrten, Sonntag: normaler Fahrtag, Tel. 0177 5661104, www.ferienlandeisenbahn.de.

So 18.06.

- Fahrtag auf der Strecke Lüneburg – Bleckede, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg, Tel. (04131) 851801, info@heide-express.de, www.heide-express.de.
- Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen fährt mit Dampf, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.
- Dampfzüge auf der Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Bad Herrenalb, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. – Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig" e.V., Georg-Schumann-Straße 244, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Dampfzug-Pendelfahrten Helmstedt – Welferdingen, Eisenbahnfreunde Helmstedt, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel. (05352) 6471, Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de.
- Baggertag bei der Feldbahn Wiesloch mit Betrieb in der Schautongrube mit Feldbahn und Baggern, 10 bis 17 Uhr, In den Weinäckern 2 (gegenüber REWE-Frischelager) 69168 Wiesloch, Tel. 0179 8327503 www.feldbahnmuseum-wiesloch.de.

Do 22.06. bis So 25.06.

- Vormittags- und Nachmittags-Dampfzug bei der Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 24.06.

- Legere-Feinschmeckerfahrt bei der Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.
- Parkbahn Schmiden fährt bei trockenem Wetter zwischen 14 und 18 Uhr. Der Bahnhof befindet sich am Ende des Nurmiwegs in 70736 Fellbach, Tel.(0711) 6557622, www.parkbahnschmieden.de.
- Sonderzug Naumburg – Roßleben – Donndorf, Unstrut-Schrecke-Express der IG Unstrutbahn e.V., Tel. 0151 28583015, www.unstrut-schrecke-express.de.
- Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt mit VT 98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Mit Dampfloks der BR 44 und 35 von Cottbus nach Quedlinburg, Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Dampf-Fahrtag bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

So 25.06.

- Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen fährt mit Dampf, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Schmalspurmuseum Wilsdruff geöffnet und Draisinenfahrten, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Freiberger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen fährt mit Diesel, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.
- Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt mit VT 98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Hoffest in der Bahnwerkstatt Georgenthal (Thüringen), Tel. 0174 5297162, www.hirzbergbahn.de.

Fr 30.06. bis So 02.07

- Vivat Viadukt in Altenbeken, www.vivat-viadukt.de

Sa 01.07.

- Dampf-Fahrtag im Feldbahnmuseum in 90453 Nürnberg-Gerasmühle, Drahtzieherstraße 32, 9 bis 16.30 Uhr, Tel. (0911) 6802200 www.feldbahn500.de.
- Dampf-Fahrtag bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.



FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

Der MRG-Kreativ-Workshop zum Thema Gewässergestaltung findet vom 30. September bis 3. Oktober, täglich von 10 bis 18 Uhr in Markelsheim statt. Eine frühzeitige Anmeldung ist erforderlich. Infos: www.michael-robert-gauss.de.

Sa 01.07. und So 02.07.

- Fahrtage bei der Pollo-Museumsbahn zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.

Sa 01.07. bis Do 31.08.

- Dampfkleinbahn Hoorn - Medemblik fährt täglich, Van Dedemstraat 8, 1624 NN Hoorn, gegenüber dem NS-Bahnhof Hoorn, Tel. (0031) 0229 255255, www.stoomtram.nl.

So 02.07.

- Dampfzüge auf der Murgtalbahn zwischen Ettlingen und Baiersbronn, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. – Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Dampf-Fahrtag bei der Schwäbischen Waldbahn Schorndorf – Welzheim, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

Fr 07.07. bis So 09.07.

- Vormittags- und Nachmittags-Dampfzug bei der Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 08.07.

- Schwarzwaldhof-Ingenieursfahrten Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.
- Theater-Express auf der Rübelandbahn, Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-rübelandbahn.de.
- Mit Dampf zum „Dampf Rundum" nach Flensburg, Kirchweyhe, Bremen, Hamburg und Kiel mit 78 468, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra e.V., Von-Trott-zu-Solz-Straße 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Theater-Express auf der Rübelandbahn, Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-rübelandbahn.de.
- Diesel-Fahrtag bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 08.07. und So 09.07.

- Sommerdampf und Sommernachtsfahrt bei der Museumseisenbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Erzgebirgische Aussichtsbahn fährt mit VT772, Tel. (03733) 18800-26 www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de.

So 09.07.

- Radwander-Express, Tel. (03944) 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-rübelandbahn.de.
- Im Dampfzug zu Dampf-Rundum nach Flensburg ab Hannover und Hamburg, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra e.V., Von-Trott-zu-Solz-Straße 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Parkbahn Schmiden fährt bei trockenem Wetter zwischen 14 und 18 Uhr. Der Bahnhof befindet sich am Ende des Nurmiwegs in 70736 Fellbach, Tel.(0711) 6557622, www.parkbahnschmieden.de.

Do 13.07. bis So 16.07.

- Vormittags- und Nachmittags-Dampfzug bei der Sauschwänzle-

bahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 15.07.

● Nostalgiezug von Cottbus nach Binz zu den Störtebeker-Festspielen, Lausitzer Dampflok-Club, Tel.(0355) 3817645, www.ldcev.de.

Sa 15.07. und So 16.07.

● Fahrtage bei der Pollo-Museumsbahn zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.
● Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt mit Schienenbus VT 98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

So 16.07.

● Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig" e.V., Georg-Schumann-Straße 244, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
● Dampf-Fahrtag bei der Schwäbischen Waldbahn Schorndorf – Welzheim, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.
● Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen dampft. Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Sa 22.07.

● Fahrt mit Bacchus, 18 Uhr ab Benndorf, Mansfelder Bergwerksbahn e.V. Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

So 23.07.

● V 36-Diesellok-Einsatz bei der Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.

So 29.07.

● Dieseltage bei der Museumseisenbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
● Großes Bahnhofsfest bei der Buckower Kleinbahn, 10 bis 17 Uhr, Tel. (03343) 357578, www.buckower-kleinbahn.de.

So 30.07.

● Schmalspurmuseum Lokschuppen Bf Wilsdruff geöffnet, Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
● Dampf-Fahrtag bei der Schwäbischen Waldbahn Schorndorf – Welzheim, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

● www.arsTECNICA.de/expo mit ROKAL-Museum in 53940 Losheim (Eifel), Prümer Straße 55, Di bis Fr 12 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 18 Uhr.
● www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
● Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
● www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, täglich 10 bis 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
● Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
● www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 bis 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
● www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 bis 20 Uhr noch bis 31.08.2017 geöffnet.
● www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
● www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., Donnerstag bis Sonntag 11 bis 18 Uhr geöffnet. Die Modellbundesbahn hat am 01./02.07.2017 zum letzten Mal geöffnet.
● www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
● www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 bis 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
● www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
● www.sambahn.de in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 bis 17 Uhr.
● www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 bis 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
● www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
● www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: Sa 03.06, So 04.06. und Mo 05.06.
● www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
● www.modellbahnwelt-odenwald.de, 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Sa 17.06.

● Eisenbahnbörse und kleines Bahnhofsfest am Alten Bahnhof Lette, 11 bis 16 Uhr, Tel. (02541) 6986, www.bahnhof-lette.de.

So 18.06.

● Sommerausstellung in 65558 Holzheim, Clubheim Mühlstraße 1, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06482) 5732, www.mec-limburg-hadamar.de.

Sa 24.06.

● Fahrbetrieb auf der Modulanlage der Modellbahn-AG der Elly-Heuss-Knapp-Realschule von 10 bis 15 Uhr, Molkestraße 13, 33330 Gütersloh, www.modellbahn-projekt.de.

So 25.06.

● Fahrbetrieb unterschiedlicher Fahrzeuge im Eisenbahngelände Prof.-Kurt-Sauer-Straße, 10 bis 17 Uhr, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahnfreunde-bad-schoenborn.de.
● Tag der offenen Türe in 59555 Lippstadt, Vereinshaus Soestor 42, 10 bis 17 Uhr, Tel. (02941) 79062, www.lef1984.de.

Sa 01.07.

● Erstes Sommerfest im „Biergarten mit Gleisanschluß" am MEC-Clubheim „Stellwerk 8" in 95028 Hof, ab 14 Uhr, Tel. (09281) 7662178, www.mec-hof.de.

Sa 08.07. und So 09.07.

● Fahrtag auf der 5-Zoll-Gartenbahn des Modelleisenbahnclubs Rhein-Lahn e.V., Max-Schwarz-Straße in 56112 Lahnstein, Sa 14 bis 17 Uhr, So 11 bis 16 Uhr, Tel. 0162 9402905, www.mec-rhein-lahn.de.

So 09.07.

● Besuchertag in 31655 Stadthagen, Altes Umspannwerk, Am Georgsschacht 10, 10 bis 16 Uhr, Tel. (0572) 182676, www.mec-stadthagen.de.

Fr 14.07.

● Ausstellung in 17207 Röbel OT Bollewick, Dudel 1, „Scheune Bollewick" von 14 bis 18 Uhr und am So von 10 bis 17 Uhr, Tel. (0395) 3505718, www.eisenbahnclub-neubrandenburg.de

Sa 15.07.

● Großes Sommerfest in 21493 Schwarzenbek, Röngenstraße 24, 11 bis 17 Uhr, Tel. 0157 35710199, www.ebf-schwarzenbek.de.

Sa 29.07. und So 30.07.

● Große Jubiläumsausstellung in 03103 Neupetershahn, Thomas-Mann-Straße 3, Tel. 0177 2445300, www.modellbahn-neupetershain.de.

So 30.07.

● Fahrbetrieb im Eisenbahngelände Prof.-Kurt-Sauer-Straße, 10 bis 17 Uhr, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahnfreunde-bad-schoenborn.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten im SWR
Samstag, 16.00Uhr eine Wiederholung und 16.30 Uhr eine neue Folge oder eine Wiederholung – oder eine 60 Minuten Sendung über den ganzen Zeitraum.
Montag - Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

FLEISCHMANN ▶ PREUSSISCHE P 8 DER DEUTSCHEN REICHSBAHN FÜR H0

Die legendäre preußische P 8 wird von Fleischmann als Maschine der Deutschen Reichsbahn wieder aufgelegt. Das Modell präsentiert sich im Erscheinungsbild der 1960er-Jahre, als die 38.10-40, wie sie nun hieß, noch eine Stütze des Schienenpersonenverkehrs der DDR war. Fleischmann hat die Betriebsnummer 38 4040 gewählt. Das Vorbild war in Magdeburg beheimatet, wie aus den lupenrein aufgedruckten Anschriften hervorgeht. Technisch wurde an dem Analogmodell nichts geändert, die Fahreigenschaften sind nach wie vor gut.

Bestellnummer: 416802; Preis: 269 €



ROCO ▶ GASTURBINENLOSE DB-BAUREIHE 210 UND MODERNER KESSELWAGEN FÜR H0



Etwas Besonderes war die ozeanblau-beigefarbene 218 004 ohne Turbine. Das H0-Modell ist eine detailgetreue Nachbildung.



Der Kesselwagen der Bauart Zaes für H0 fährt in der Epoche V schon für das Unternehmen Nacco.

Längst zur Legende sind die Gasturbinen-Lokomotiven der Baureihe 210 geworden, mit denen die Bundesbahn ihre schweren Schnellzüge über die Allgäubahn beförderte. Nach einigen Bränden entschied sich die DB aber, die Turbinen auszubauen. Dabei erhielten alle Maschinen den seinerzeit aktuellen Anstrich in Ozeanblau-Beige und wurden zur Baureihe 218.8 umgezeichnet. Lediglich 210 004 erhielt diese Farbgebung schon vor der Umzeichnung und fuhr 1979 noch als 210 beschriftet, aber schon ohne Turbinen und entsprechender Abgashutze durch die Lande. Das Roco-Modell gibt diesen Zustand bis hin zum Revisionsdatum korrekt wieder. Eine weitere Neuheit ist der Knickkesselwagen der ehemaligen DR-Bauart Zaes, die ab 1971 entstand. Einige Exemplare sind noch immer in Güterzügen anzutreffen.

Baureihe 210 ohne Gasturbine: 73737; Preis: 234 €
Nacco-Zaes-Knickkesselwagen: 76536; Preis: 36 €

ARNOLD ▶ ALTBAUKESSEL-95 DER DB FÜR TT

Die Neubaukessel-Variante der Baureihe 95, die es nur bei der Reichsbahn gab, ist schon länger erhältlich. Jetzt wird von Arnold noch die Altbaukessel-Maschine in TT nachgeschoben, konsequenterweise als Lok der Deutschen Bundesbahn. Die wesentlichen Unterschiede sind, neben der Kohlefeuerung, der noch vorhandene Speisedom und der andersartige Sanddom. Diese Baumerkmale werden am Modell korrekt wiedergegeben. Auch zahlreiche andere Details entsprechen der DB-Ausführung.

Bestellnummer: HN9036; Preis: 259,90 €



TILLIG ▶ 50.35 UND Y-SCHLAFWAGEN IN TT, SBB-GÜTERWAGEN IN H0 UND GEPÄCKWAGEN FÜR H0e

Ein wichtiges Modell für die Spur der Mitte ist die Baureihe 50.35 von Tillig. Die Nachbildung dieser DR-Güterzuglok ist den Sebnitzern sehr gut gelungen. Lediglich die zahlreichen, nicht immer passgenauen Zurüstteile trüben die Freude an der ansprechenden Miniatur ein wenig. Ebenfalls für TT erscheinen osteuropäische Schlafwagen der Bauart Y, deren Vorbilder einst eine weite Verbreitung erfuhren. Der gelbhellblau lackierte Wagen der UZ ist in den Nationalfarben der Ukraine gehalten, während der Schlafwagen der bulgarischen BDŽ eine dunkelblaue Farbgebung aufweist. Ebenso gut detailliert wie die TT-Waggons ist der offene Güterwagen der Gattung Eanos. Die schweizerischen SBB hatten ihn in den 1990er-Jahren pinkfarben lackiert und mit einer Plane versehen. Die fiktive Schmalspurbahn NKB erhält einen grünen H0e-Packwagen.

50 3520 als Maschine des Bw Blankenburg. Das TT-Modell für die Epoche IV ist authentisch beschriftet.



Baureihe 50.35 in TT: 04290; Preis: 260 €, UZ-Schlafwagen in TT: 16706, BDŽ-Schlafwagen in TT: 16706; Preis: je 54,50 €, SBB-Eanos in H0: 76718; Preis: 41,90 €, NKB-Gepäckwagen für H0e: 03954; Preis: 37,50 €



Der Y-Schlafwagen der ukrainischen UZ besitzt gesickte Seitenwände.



Der Y-Schlafwagen der bulgarischen BDŽ hat dagegen glatte Wände.



Im Maßstab 1:87 erscheint der SBB-Eanos in Pink mit blauer Plane.



Zur neuen NKB-Fahrzeugserie passender Packwagen in H0e.

LS MODELS ▶ CITYNIGHTLINE (CNL) „KOMET" FÜR SPUR N

Das Original ist Geschichte, doch LS Models setzt dem CNL ein Denkmal in 1:160. Mit den beiden streng limitierten dreiteiligen Wagen-Sets lässt sich der sechsteilige Flügelzug des CNL „Komet" nachbilden, wie er zwischen Köln und Hamburg unterwegs war. Die Modelle sind bis ins Feinste detailliert. Neben freistehenden Griffstangen erhielten die Wagen eine perfekt gestaltete, farbige Inneneinrichtung. Das Rollverhalten könnte jedoch besser sein, und das Lichtgrau der Außenwände ist etwas zu gelbstichig. ***WLABm, WLABm, WRmz: 79056; Preis: 219,90 €; BDcm, Bvcmbz, Bpm: 79057; Preis: 209,90 €***



BRAWA ▶ 3YG-UMBAUWAGEN DER DB, LEUNA-KESSELWAGEN UND TRANSPORTKISTE FÜR H0



So dürften sie die meisten noch kennen: die Umbau-Dreiachser der DB im Chromoxidgrün der Epoche IV.



Ebenfalls neu für H0: DR-Kesselwagen und „Fortschritt"-Holzkiste.

Wer eine Nebenstrecke der Bundesbahn während der 1970er-Jahre zum Vorbild hat, darf sich freuen: Die Supermodelle der dreiachsigen DB-Umbauwagen von Brawa erscheinen nun erstmals in einer Variante der frühen Epoche IV im Maßstab 1:87. Schon mit zwei Sets, also vier Wagen, lässt sich ein vorbildgerechtes Anhängsel für Zugmaschinen wie 211/212, 064 und 086 zusammenstellen. Jede Packung enthält einen 2.-Klasse-Sitzwagen und entweder einen Halbgepäckwagen BD3yge oder den teilweise erstklassigen AB3yge. Reichsbahn-Fans werden mit dem Kesselwagen der Leuna-Werke bedient, der noch in die Epoche III gehört. Aus einzelnen Echtholzstreifen besteht die „Fortschritt"-Transportkiste.

B3yge & BD3yge: 46311; Preis: 125 €
B3yge & AB3yge: 46310; Preis: 125 €
Leuna-Kesselw.: 47403; Preis: 30 €
Transportkiste: 94701; Preis: 25 €

TRIX ▶ KLIMA-SCHNEEPFLUG FÜR H0



Selbst wenn jetzt erst einmal Sommer ist, der nächste Winter kommt bestimmt. Wer seine Anlage dann gerne stilgerecht „von Schnee und Eis" befreien möchte, fährt mit dem Klima-Schneepflug der Bauart 845 von Trix gut. Er war laut Anschriften in den 1980er-Jahren in Göttingen stationiert. Der Arbeitsscheinwerfer des fein detaillierten Modells kann per Schalter erhellt werden.
Bestellnummer: 24125; Preis: 79,99 €

WIKING ▶ VOLKSWAGEN-BULLY FÜR H0

Aus heutiger Sicht etwas gewöhnungsbedürftig, für die Wirtschaftswunderjahre aber durchaus typisch ist die Farbgebung, die Wiking seinem VW T1 Sambabus, besser bekannt als Bully, verpasst hat: Das in Bezug auf die Proportionen ganz ansprechend gestaltete H0-Vehikel kommt rosa-perlweißfarben daher. Vorbild ist die Version des T1-Kleinbusses mit Faltschiebedach.
Bestellnummer: 079720; Preis: 16,99 €



PIKO ▶ POLNISCHER RUNGENWAGEN FÜR H0

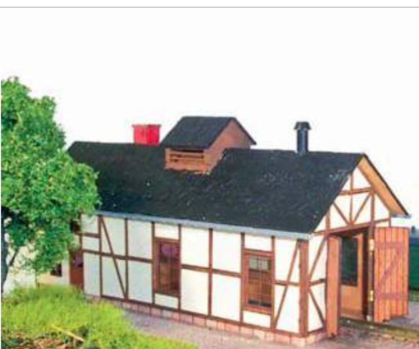
Im Expert-Sortiment von Piko erscheint nun das Modell eines Güterwaggons der polnischen Staatsbahn PKP im Maßstab 1:87. Es handelt sich um einen vierachsigen Schwerlast-Rungenwagen der PKP-Bauart 401Ze, gemäß den Anschriften der Epoche IV als Rpps-x bezeichnet. Das Modell ist bis hin zu den abnehmbaren Rungen sauber lackiert und bedruckt. Auch sonst bewegt sich die Nachbildung ganz auf dem gehobenen Expert-Niveau.
Bestellnummer: 58414; Preis: 39,99 €



MODELLBAHN LORENZ ▶ LASERCUT-GEBÄUDE

Zwei neue Lasercut-Modelle werden derzeit von Peter Lorenz präsentiert: Da ist zum einen die Nachbildung eines einständigen Lokschuppens in Fachwerkbauweise, der für TTe-Schmalspurloks gedacht ist. Ebenfalls mit Echtholz-Fachwerk ist das Trafohaus für H0 verziert. Die beiden schmucken Bauwerke werden in Form eines einfach zu montierenden Bausatzes geliefert.

TTe-Lokschuppen: 80810; Preis: 30 €
H0-Trafohäuschen: 290710; Preis: 18 €





Links: der TTe-Lokschuppen; rechts: das H0-Trafohaus von Peter Lorenz.

WEMA ▶ SPUR 1-BAHNSTEIGLAMPE

Eine echte Neuheit im Bereich der Königsspur ist die Bahnsteiglampe mit integrierter Uhr. Sie gibt das typische Vorbild, welches sich einst auf zahlreichen Bahnsteigen der Bundesbahn befand, maßstäblich wieder. Die Lampe wird komplett aus Messing gefertigt und ist daher sehr stabil. Die Beleuchtung erfolgt mittels warmweißer Leuchtdioden. Die Laterne mit Uhr kann direkt beim Wema-Bahnatelier bestellt werden.

Weitere Infos und Preise unter www.wema-bahn.de



US-CORNER

Im legendären Jenks-Blue rollt die neue GP38-2 der Missouri Pacific (Mopac) aus der Genesis-Reihe von Athearn daher (Art.-Nr. ATHG 65449). Super detailliert und mit einem ordentlichen Sound ausgestattet, bereichert die Lok jede Anlage. Am Haken hat sie einen exzellenten Boxcar in den Farben der Bahngesellschaft Cotton Belt, eine Tochter der Southern Pacific (Art.-Nr. ATHG 63908).

Aus dem Ready-to-roll-Sortiment stammen folgende drei Neuheiten: Ein 40'-Airslide-Centerflow Covered Hopper (gedeckter Schüttgutwagen) mit „Soo Line"-Beschriftung (Art.-Nr. 87645), ebenfalls ein Covered Hopper ist gelbe Waggon der Bahngesellschaft CSX, der noch verwitterte Anschriften seiner Ursprungsbahn Chesapeake & Ohio trägt (Art.-Nr. 14566). So süß wie der Sirup, für dessen Transport der grüne Kesselwagen vorgesehen ist, sieht er auch aus. Warum der niedliche Waggon auf vier Achsen (Art.-Nr. 14566) beim Vorbild daherrollt, liegt wahrscheinlich daran, dass es in den USA so gut wie keine zweiachsigen Fahrzeuge gibt. Ein Kesselwagen in typisch amerikanischer Form ist der bei GATX eingestellte schwarze Chemikalien-Transport-Wagen mit markanter neonorangener Gulf-Beschriftung (Art.-Nr. 14792). Er gehört mit Sicherheit zu den empfehlenswerten Roundhouse-Produkten.

Wer keine Zeit oder Lust hat zu Basteln, der findet bei Woodland Scenics immer wieder schöne Fertigmodelle wie den neuen „Grillin' & Chillin' Trailer", der in den Baugrößen N, H0 und 0 erhältlich ist (Art.-Nr. BR4950/BR5060/BR5861). Trailer sind für die USA so typisch wie die überdimensionierten Pick-Ups, mit denen sie gerne durch die Lande gezogen werden. Das Woodland-Modell ist ordentlich zusammengebaut und gut lackiert.

Bei Oxford, dessen Vertrieb in Deutschland Busch übernimmt, ist eine Reihe typischer US-Pkw erschienen: Ein wunderbar zweifarbig lackierter 1955 Buick Century (Art.-Nr. 87BC55001), ein perlfarbener 57er-Chevrolet Nomad (Art.-Nr. 87CN57001), ein Chevrolet Stepside Pick Up des Jahres 1965 (Art.-Nr. 87CP65001) sowie ein Buick Special Convertible (Cabriolet) aus dem Jahr 1936 (Art.-Nr. 87BS36001).



EMD-GP38-2 im Mopac-Livrée von Athearn Genesis sowie ein Boxcar der Cotton Belt.



Soo Line- und CSX-Covered Hopper und Kesselwagen der American Maize Products Company


Trailer-Fertigmodell von Woodland Scenics.

FOTO: WERK



Gulf-Kesselwagen aus dem Roundhouse-Programm.


Buick-Century, Chevy-Nomad und -Stepside Pick Up sowie Buick-Special Convertible Coupé. (v. l.)

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT

HERPA ▶ BMW 3ER-TOURING, CITROEN 2CV UND VW CRAFTER FÜR H0



Citroen 2CV und 3er-BMW erscheinen in teils aufwendig bedruckten Neuauflagen.



Ein ideales Vehikel für Kurierdienste und Handwerksbetriebe: der Crafter.

Gleich in vier Farbvarianten erlebt die kultige Citroen-Ente eine Neuauflage mit verbesserter Bedruckung. Auch der BMW 3er-Touring erscheint anlässlich des 30. Geburtstags des großen Vorbilds in einer aufwendig bedruckten Neuauflage in der neuen „Herpa-H-Edition". Der VW Crafter in der Version 2016 gibt sein topaktuelles Vorbild bis ins kleinste Detail wieder. *Citroen 2CV: 020817-004; Preis: 11,95 €, BMW 3er-Touring: 028714; Preis: 17,95 €, VW Crafter 2016: 092982; Preis: 17,95 €*

SCHUCO ▶ KULTIGE AUTOS FÜR SPUR 1



Aus Resin bestehen die beiden Modelle des beigefarbenen VW T1-Pritschenwagens, der für das Nürnberger Autohaus Jakobi unterwegs ist und die rote BMW Isetta Standard im Maßstab 1:32. Schuco liefert die zwei Kult-Fahrzeuge in einem Set. Das kleine Rollermobil lässt sich übrigens problemlos auf der Ladefläche des Transporters unterbringen, was recht lustig aussieht. *Bestellnummer: 450896300; Preis: 169,95 €*

JOSWOOD ▶ UFO-GARAGE FÜR H0

Futuristische Wirtschaftswunder-Architektur im Maßstab 1:87 präsentiert Joswood mit dem Garagenhof im Stil der 1950er-Jahre. Sieben Kraftfahrzeuge finden hinter den feinen Holztoren Platz. Die Tore können wahlweise geschlossen oder geöffnet dargestellt werden. Das äußerst realistisch gravierte Dach ist mit einer umlaufenden Regenrinne versehen, Fallrohre aus Kunststoff liegen bei. *Bestellnummer: 21030; Preis: 24,90 €*

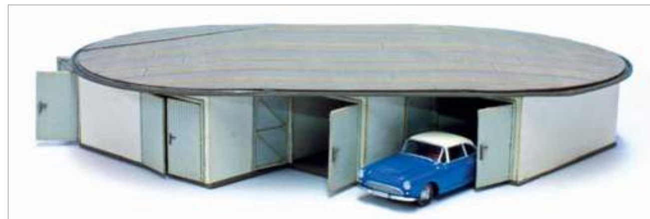



FOTO: LOXX

Bald wird es für längere Zeit Nacht werden auf der imposanten LOXX-Anlage.

LOXX MINIATUR WELTEN BERLIN

Ende im August

□ 1,15 Millionen Besucher durfte das LOXX-Team bislang begrüßen, doch zum 31. August 2017 wird die Ausstellung im Alexa-Center am Alexanderplatz geschlossen. Der Inhaber, Stefan Göddeke, widmet sich zukünftig anderen Herausforderungen. Über das weitere Schicksal der rund 960 Quadratmeter großen Schau wird derzeit mit mehreren Interessenten verhandelt. 2003 begannen die Arbeiten an der Anlage, die heute aus dem Berliner Regierungsviertel und dem großen Flughafen besteht. Sie wurde 2004 in der Nähe des Kurfürstendamms eröffnet und zog 2007 an den Alexanderplatz um, wo sie damals der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit eröffnete.

DEUTSCHER VERBAND DER SPIELWARENINDUSTRIE E. V.

Gemeinsam für die Modellbahn

□ Vertreter von elf Unternehmen haben die Gruppe Modellbahn im Deutschen Verband der Spielwarenindustrie (DVSI) gegründet. „Ziel der neuen Gruppe ist es, durch die Bündelung der Kräfte die Modelleisenbahnbranche zu stärken, die öffentliche Wahrnehmung zu verbessern und die Zielgruppen zu erweitern", begründete DVSI-Geschäftsführer Ulrich Brobeil die Konstituierung der Gruppe im Rahmen der Intermodellbau in Dortmund. Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber wurde einstimmig zum Sprecher der Gruppe gewählt. „Wir möchten mit der neu geschaffenen DVSI-Gruppe Modellbahn die partnerschaftliche Zusammenarbeit und den Dialog innerhalb der Branche stärken", erklärte Sieber. „Ich hoffe, dass es uns mit gemeinsamen Kräften mittelfristig gelingt, dieses wunderschöne Hobby weiter zu verbreiten." Dafür seien in Dortmund der Grundstein gelegt und die ersten Schritte beschlossen worden.

Die Gründungsmitglieder der DVSI-Gruppe Modellbahn sind Auhagen, Bemo, Brawa, Busch, Faller, Märklin, Lemke, Lenz, Roco/Fleischmann, Noch und Viessmann. Eine Arbeitsgruppe, der neben Florian Sieber noch Sebastian Topp (Noch), Stefan Rude (Faller), Patrik Alfes (Lemke) und Ulrich Brobeil angehören, soll einen Vorschlag für das Basiskonzept der Gruppe erarbeiten. Die Gruppe will auch beim Projekt „Tag der Modelleisenbahn" neue Impulse setzen.


FOTO: DVSI

Vertreter von elf Firmen trafen sich in Dortmund zur Gründung der Gruppe Modellbahn im DVSI.



AUTO & TECHNIK MUSEUM SINSHEIM

28. Internationales Spur-1 Treffen



FOTO: AUTO & TECHNIK MUSEUM SINSHEIM

Die Spur-1-Hersteller und -Vereine zeigen beeindruckende Modelle.

□ Am 24. und 25. Juni 2017 ist es wieder soweit: Zum 28. Mal heißt es an diesen beiden Tagen beim Spur-1-Treffen im Auto & Technik Museum Sinsheim „Bühne frei!" für die Königsklasse der Modelleisenbahnen. Die imposanten Modelle im Maßstab 1:32 sind technische Kabinettstücke, wodurch die Preise für die Triebfahrzeuge in der Regel auch mindestens im vierstelligen Bereich liegen. Das Spur-1-Treffen in Sinsheim ist eines der größten seiner Art weltweit. Mehr als 90 Aussteller, Vereine, Hersteller und Zubehör-Lieferanten aus ganz Europa werden erwartet. Im gesamten Museum präsentieren die unterschiedlichsten Anbieter den Spur-1-Fans ihre Produkte, Neuheiten und Dienstleistungen. Von der detailgetreuen Lokomotive bis zu liebevoll gestalteten Miniaturfiguren und Gebäuden ist alles vertreten. Auf zahlreichen, mit großem Aufwand gestalteten Anlagen können die Modelle außerdem auch in Aktion bewundert werden. Besonders spektakulär ist der Ausstellungsbereich in der Lokhalle des Museums, wo die Modelle von riesigen Original-Lokomotiven umrahmt werden. Wer sich für die größten unter den kleinen Eisenbahnen interessiert, der sollte sich das Wochenende vom 24. bis zum 25. Juni 2017 im Terminkalender frei halten. Öffnungszeiten: Samstag von 9 bis 18 Uhr und Sonntag von 9 bis 16.30 Uhr. Das „Spur-1 Treffen" ist im Gesamteintrittspreis des Museums enthalten.

MODELLBUNDESBAHN BAD DRIBURG

Letzte Verlängerung

☐ Noch eine kurze Gnadenfrist erhält die Modellbundesbahn-Schauanlage im ehemaligen Güterschuppen des Bad Driburger Bahnhofs. Wie Geschäftsführer Karl Fischer mitteilt, bleibt die H0-Großanlage rund um das legendäre Bw Ottbergen noch zwei Tage länger geöffnet, und zwar am Samstag und Sonntag, 1./2. Juli. Grund ist das gleichzeitig unweit stattfindende Altenbekener Viadukt-Fest. Ob es danach vielleicht doch noch eine zweite Chance für das von Anfang an ambitionierte Modellprojekt gibt, ist nicht völlig ausgeschlossen. Auch ein möglicher Standortwechsel sei eine Option, so Fischer. ☐ *hc*


FOTO: MARKUS TIEDKE

Nur noch wenige Tage rollen schwere Güter- und elegante Schnellzüge auf den Modellgleisen rund um Ottbergen.

DEV/LGB

Spende für die SPREEWALD

☐ Nach den Feierlichkeiten zum 50-jährigen Jubiläum des DEV im vergangenen Jahr wurde nun die Saison 2017 mit einem Dampflok-Jubiläum eröffnet: Die SPREEWALD wurde 1917, also vor 100 Jahren, von Jung gebaut und so stand der Saisonstart ganz im Zeichen dieser Lok. Auch LGB war in Bruchhausen-Vilsen mit einem Stand vertreten und präsentierte sein SPREEWALD-Modell in einer neuen Version entsprechend dem heutigen Zustand. LGB unterstützte den DEV mit einer Spende von 5000 Euro für einen neuen Rohrsatz der SPREEWALD.


FOTO: STEPHAN MOLL

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Hendrik Bloem, Gabriel Habermann, Dr. Karlheinz Haucke, Marcus Henschel, Carlo Hertogs, Richard Oed, Markus Tiedtke, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: AXEL WITZKE

ABSCHIED VON DER TRADITIONSRAMPE

Über 160 Jahre war die Spessartstrecke durch den Schiebebetrieb bis zum Scheiteltunnel geprägt. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke ist damit Schluss.


FOTO: SIEGMUND LANG

BRÜCKE MIT DREH

Eine imposante, typisch nordamerikanische Trestle-Brücke baute Siegmund Lang als betriebsfähiges Diorama.

Das August-Heft erscheint am **12. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch


FOTO: FRANK ZARGES

AUF DEM LANDE

Hans Louvet, Ton Janssen und Jacques Bouman widmen sich auf ihrer Anlage „Klützig" der DR in der Epoche IV.

AUSSERDEM

Neuer Zug für den Gotthard
Der neue Hochgeschwindigkeits-Triebzug Giruno der SBB wurde offiziell vorgestellt.

Alles übers Dach
Wir schildern die Entwicklung der E-Lok-Stromabnehmer zu Reichsbahn- und Bundesbahnzeiten.

Lichtcomputer
Michael Siemens berichtet über die Erfahrungen mit einem trickreichen analogen Steuerbaustein.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

REIF FÜR DIE FRISCHZELLENKUR

Man glaubt es kaum, aber die ICE 3-Züge kommen auch schon in die Jahre. Ein Redesign steht an.


FOTO: ANDREAS BAUER-PORTNER

DAMALS IN OSTPREUSSEN

Magnus Zick verwirklichte eine fiktive Schmalspurbahn an der Ostseeküste in einem eindrucksvollen Diorama.



GÜTER GEHÖREN AUF DIE BAHN

Roco

LIMITIERT AUF JE 500 STÜCK

Preis je Wagen: **17,99 €**



Roco 56224
Gedeckter Güterwagen G10,
DB, Ep.IV, gelb

Roco 56225
Gedeckter Güterwagen G10,
DBAG, Ep.V, rot

Roco 56222
Gedeckter Güterwagen G10,
DB, Ep.IV, türkis

Für jeden Wagen gilt: LüP: 107 mm, Kupplungsschacht nach NEM mit KK-Kinematik



Roco 56221
Gedeckter Güterwagen G10,
DB, Ep.IV, braun

Roco 56220
Gedeckter Güterwagen G10,
DB, Ep.III, braun

Roco 56223
Gedeckter Güterwagen G10,
DB, Ep.III, grün



Brekina 932162
VW T1b Kombi „Deutsche Weinstraße"
14,95 €



Brekina 932163
VW T1b Pritsche mit Fass „Deutsche Weinstraße"
13,95 €

BREKINA
AUTOMODELLE

Diese beiden Modelle passen perfekt zum W13plus-Exklusivmodell Märklin 94489 – 1 Paar Umbauwagen B3yge, DB, Ep.IV „Deutsche Weinstraße".

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

Roco

Photos: Handmuster



dynamischer Dampf

Der Bulle trabt an!

Zu Beginn der 1930er Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft endlich die Ressourcen auf der, vor allem touristisch genutzten Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt im Schwarzwald den langwierigen und umständlichen Zahnradbetrieb zu beenden. Man bestellte bei Henschel in Kassel zehn Lokomotiven bei denen die Idee der Einheitslokomotive mustergültig umgesetzt wurde. Viele Bauteile der Baureihe 85 wurden aus dem Baukasten bereits bestehender Lokomotiven der Baureihe 44, 62 sowie weiteren Einheitslokomotiven verwendet. In die Entwicklung der Lokomotive flossen die Erfahrungen der Baureihe 95 ein, welche in Thüringen bereits erfolgreich im Reibungsbetrieb eingesetzt wurde. In den Jahren 1932 und 1933 wurden die Maschinen nach Freiburg geliefert und beschleunigten den Betrieb dort erheblich. Die neuen 85er waren die längsten, schwersten und stärksten Einrahmen-Tenderloks der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft . Daher rührte wohl auch der Spitzname „Bulle“ für die Loks. Erst 1960, mit der Umstellung auf den elektrischen Betrieb auf 16 2/3 Herz, wurden die schweren 85er außer Dienst gestellt. Als einzige Lokomotive wurde die 85 007 fortan auf der Steilstrecke Erkrath-Hochdahl eingesetzt. Heute befindet sich diese Maschine als letzte erhaltene Vertreterin der Baureihe 85 in Freiburg als Denkmal aufgestellt.



Art. Nr.: 72270		€ 379,00	Art. Nr.: 78270		€ 419,00
Art. Nr.: 72271	 	€ 509,00	Art. Nr.: 78271	 	€ 509,00

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.

www.roco.cc